

20020991



## Saarijärven kaupungin liikenneturvallisuuksuunnitelma



Saarijärven  
kaupunki

08 TIEH/K-S

# **Saarijärven kaupungin liikenneturvallisuuksuunnitelma**



Kirjasto

**Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri  
Saarijärven kaupunki**

Jyväskylä 2001



Raportin tuotanto:  
Tieliikelaitos  
Konsultointi, Tieto- ja asiantuntijapalvelut

Kartat © Karttakeskus oy  
Taajamien karttapohjat © Saarijärven kaupunki

Tampere 2001



**Tiehallinto**

Keski-Suomen tiepiiri

Cygnauksenkatu 1  
PL 58  
40101 JYVÄSKYLÄ  
Puhelinvaihde 0204 22 156

**Saarijärven kaupunki**

Sivulantie 11  
PL 13  
43100 SAARIJÄRVI  
Puhelinvaihde 014 – 42 911

## TIIVISTELMÄ

Työn tarkoituksena on laatia kokonaisvaltainen Saarijärven kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelma, joka sisältää liikenneympäristöön kohdistuvat tekniset parannusehdotukset sekä liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen toimintasuunnitelman.

Saarijärvi sijaitsee Länsi-Suomen läänissä, Keski-Suomen maakunnassa. Saarijärven kaupungin alueella oli vuoden 2001 alussa noin 300 km yleisiä teitä, joista tärkeimpiä ovat valtatie 13 Kokkola-Nuijamaa, maantie 633 Saarijärvi – Väättäiskylä, maantie 648 Saarijärvi – Kannonkoski sekä keskustan halki kulkeva paikallistie 16839 (Paavontie). Katuverkon tärkeimpiä teitä keskustassa ovat Kauppakatu ja Sivulantie. Saarijärven kaupungin tieverkolla on tapahtunut keskimäärin 70 onnettomuutta vuodessa, joista keskimäärin 18 on johtanut henkilövahinkoon. Kaikista onnettomuuksista 10 % ja henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista 36 % oli kevyen liikenteen onnettomuuksia.

Saarijärven kaupungin eri hallintokunnissa tehdään jo nykyisin liikenneturvallisuustyötä. Työtä kuitenkin tehdään pikemminkin hallintokuntaakohtaisesti kuin yhdessä.

Liikenneympäristön ongelmakohteita kartoitettiin onnettomuustilastojen, tienkäyttäjäkyselyiden, asiantuntijahaastatteluiden ja maastokäyntien avulla. Liikennekasvatuksen ja -valistuksen nykytilaa selvitettiin alustavasti puhe- linhaastatteluin ja täsmennettiin eri hallintokunnille järjestetyissä ideaseminaareissa. Onnettomuus- ja nykytilanneanalyysien sekä hankeryhmän päätösten pohjalta sovittiin liikenneturvallisuustyön keskeisiksi tavoitteiksi Saarijärvellä:

### LIKENNETURVALLISUUSTYÖN PÄÄTAVOITTEET:

- ⇒ Vähentää jatkuvasti henkilövahinko-onnettomuuksiin johtaneiden onnettomuuksien määrää.
- ⇒ Lisätä koettua liikenneturvallisuuden tunnetta.
- ⇒ Parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta.
- ⇒ Vähentää suistumis- ja kohtausonnettomuuksia
- ⇒ Ehkäistä huumaa-avien aineiden vaikutuksen alaisena ajamista
- ⇒ Vaikuttaa tielläliikkujien ”hölyneeseen” liikennekäyttäytymiseen.
- ⇒ Parantaa eri hallinnonalojen ja sidosryhmien välistä liikenneturvallisuustyötä.
- ⇒ Luoda päälinjat jatkuvalla liikenneturvallisuustyölle.

Keskeisimmäksi liikenneympäristön parantamiskohteeksi Saarijärvellä nousi Agrimarketin ja Ranta-Esson liittymän parantaminen, nopeusrajoituksen korostaminen valtatie 13 liittymissä sekä kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen Paavontiellä (pt 16839). Kaikkiaan Saarijärven alueelle esitettiin 57 teknistä, liikenneympäristöön kohdistuvaa toimenpidettä. Toimenpiteistä on esitetty toimenpideluokka, toteuttamisvastuu, vaikutus liikenneturvallisuuteen sekä alustava kustannusarvio. Asetettuja liikenneturvallisuustavoitteita ei saavuteta yksin liikennejärjestelyihin, maankäyttöön ja liikenneverkkoon kohdistuvilla teknisillä toimenpiteillä, vaan hallintokuntien jatkuva liikenneturvallisuustyö, kasvatus, tiedotus ja valistus ovat merkittävä osa kokonaisvaltaista liikenneturvallisuuden parantamista ja liikenneturvallisuustyön merkityksen lisäämistä. Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön tavoitteet ja toimenpiteet esitetään toimintasuunnitelmissa.

Liikenneturvallisuustyötä koordinoi jatkossa kaupungin eri hallintokuntien muodostama liikenneturvallisuustyöryhmä. Liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpano vahvistetaan valtuustossa yhdessä vuosittaisten liikenneturvallisuustyölle asetettujen tulostavoitteiden kanssa. Lisäksi liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamista seurataan joka toinen vuosi kokoontuvassa työryhmässä. Tähän työryhmään kuuluvat Saarijärven kaupungin, Keski-Suomen tiepiirin, Saarijärven kihlakunnan poliisilaitoksen ja Liikenneturvan edustajat.



## ALKUSANAT

Saarijärven kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu yhteistyössä Keski-Suomen tiepiirin, Saarijärven kaupungin, Saarijärven kihlakunnan poliisilaitoksen, Liikenneturvan, Länsi-Suomen lääninhallituksen ja Liikenne- ja viestintäministeriön kesken. Suunnitelma käsittää liikenneympäristön parantamissuunnitelman sekä koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman. Saarijärven seudun kuntien (Kannonkosken, Karstulan, Kyyjärven ja Saarijärven) liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat osa valtakunnallista Kuntakannustin-hankekokonaisuutta, jota Liikenne- ja viestintäministeriö on rahoittanut.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on onnettomuuksien määrän vähentäminen ja vakavuusasteen pienentäminen liikenteen kasvusta huolimatta. Työn tavoitteena on ollut selvittää liikenneturvallisuuden kannalta vaaralliset kohteet Saarijärven kaupungin alueella sekä määrittää ja suunnitella alustavasti toimenpiteet, joilla voidaan vähentää liikenneonnettomuuksien määrää ja lieventää niiden vakavuusastetta sekä parantaa liikenneympäristöä.

Koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman laadinnassa on käytetty asiantuntijoina Saarijärven kaupungin sivistys-, terveys-, sosiaali- sekä teknisestä toimesta työskenteleviä henkilöitä. Suunnitelma jakaantuu kahteen osaan eli nykytila-analyysiin ja kehittämisosioon. Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman tarkoituksena on pyrkiä hahmottamaan toimenpiteet, joiden avulla tienkäyttäjät saadaan tunnistamaan liikenneympäristönsä ja oman käyttäytymisensä riskit liikenteessä sekä toimimaan sen mukaisesti.

Liikenneturvallisuussuunnitelman laatimista on ohjannut hankeryhmä, johon ovat kuuluneet:

Taisto Halttunen	Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Sari Virkamäki	Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Vesa Niskanen	Saarijärven kaupunki
Petteri Katajisto	Liikenne- ja viestintäministeriö
Leena Piippa	Liikenneturva, Jyväskylä
Rauni Malinen	Länsi-Suomen lääninhallitus, Jyväskylä
Asko Hackzell	Saarijärven kihlakunnan poliisilaitos

Lisäksi koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman laatimisen yhteydessä on järjestetty kaksi ideaseminaaria kaupungin eri hallintokuntien edustajille.

Tieliikelaitoksen Konsultoinnin Tieto- ja asiantuntijapalveluissa liikenneturvallisuussuunnitelman laatimiseen ovat osallistuneet DI Markku Uusitalon (31.5.2001 asti) ja DI Ari Vandellin (1.6.2001 lähtien) johdolla insinööri Eija Yli-Halkola ja insinööri hall.yo. Heljä Aarnikko (koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma). Lisäksi työssä on ollut mukana tekninen suunnittelija Mervi Koivula.

Jyväskylässä marraskuussa 2001  
Keski-Suomen tiepiiri  
Saarijärven kaupunki

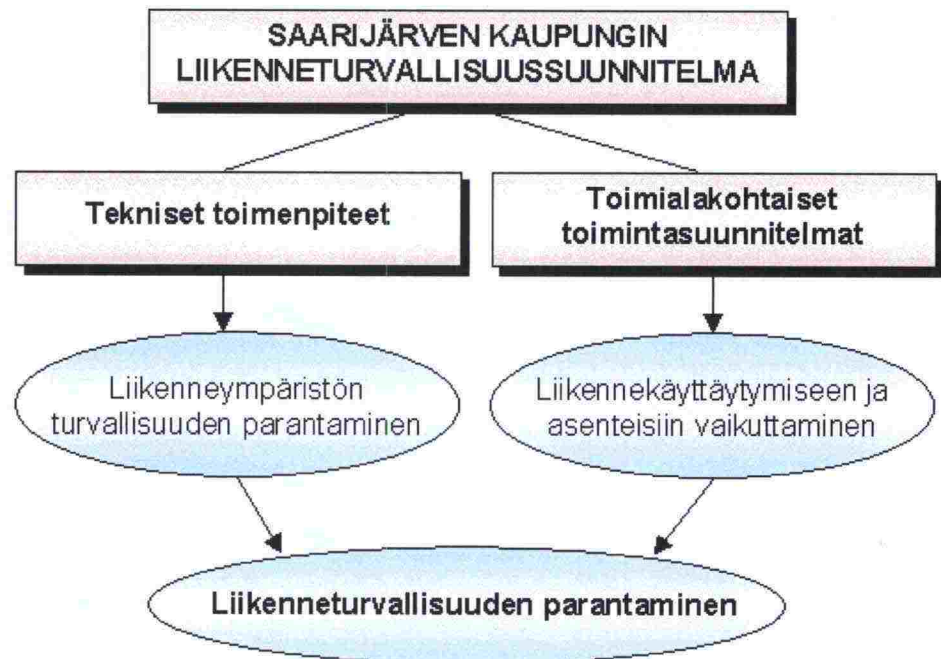


SISÄLTÖ

ALKUSANAT	5
1. JOHDANTO	9
2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	11
2.1 Maankäyttö	11
2.1.1 Väestö	11
2.1.2 Koulut	13
2.2 Tieverkko ja liikennemäärät	14
2.2.1 Yleiset tiet	14
2.2.2 Kadut, kaava- ja yksityistiet	15
2.2.3 Liikennemäärät	15
2.2.4 Nopeusrajoitukset	15
2.3 Suunnittelutilanne	20
3. LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT	21
3.1 Liikenneonnettomuudet	21
3.1.1 Onnettomuusmäärät ja onnettomuuksien vakavuus	21
3.1.2 Onnettomuuskustannukset	22
3.1.3 Onnettomuusluokat	23
3.1.4 Henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatut onnettomuudet vuosina 1999-2000	24
3.1.5 Onnettomuuksien kasaumakohtat	27
3.2 Tienkäyttäjäkyselyt	31
3.2.1 Kyselyissä ilmenneet ongelmakohteet	31
3.3 Haastattelut ja maastokäynnit	32
3.3.1 Haastatteluissa ja maastokäynneillä ilmenneet ongelmakohteet	32
4. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET	36
4.1 Valtakunnalliset tavoitteet	36
4.2 Keski-Suomen maakunnan tavoitteet	36
4.3 Keski-Suomen tiepiirin tavoitteet	36
4.4 Saarijärven kaupungin tavoitteet	37
5. PARANNUSEHDOTUKSET	38
5.1. Yleistä	38
5.2 Toimenpideohjelman laadintaperiaate	38
5.3 Toimenpideluokka I	38
5.4 Toimenpideluokka II	42
5.5 Toimenpideluokka III	46
5.6 Kustannukset	54
5.6.1 Toimenpideluokka I	54
5.6.2 Toimenpideluokka II	54
5.6.3 Toimenpideluokka III	54
5.7 Toimenpiteiden vaikutukset	58
5.7.1 Nopeusrajoitusten alentaminen	58
5.7.2 Näkemien parantaminen	59
5.7.3 Liikenteen ohjaustoimenpiteet	59
5.7.4 Suojatiejärjestelyt	59
6. LIIKENNEKASVATUS-, VALISTUS- JA TIEDOTUSSUUNNITELMA	61
7. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN JATKUVUUS	73
LIITTEET	75

## 1. JOHDANTO

Liikenneturvallisuuteen vaikuttaa sekä liikenneympäristön turvallisuus ja käytettävä kulkumuoto että ihmisten käyttäytyminen ja asenteet. Liikenneympäristöä ja sen turvallisuutta voidaan parantaa Tiehallinnon ja kuntien tekemillä teknisillä toimenpiteillä. Liikenneturvallisuutta ei kuitenkaan saavuteta yksin liikennejärjestelyihin, maankäyttöön ja liikenneverkkoon kohdistetuilla toimenpiteillä, vaan yhtä tärkeää on vaikuttaa ihmisten asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen. Ihmisten asenteisiin voivat parhaiten vaikuttaa kuntien eri hallinnonalat: sosiaali-, sivistys- ja terveystoimi kasvattamalla, tiedottamalla ja valistamalla jokapäiväisessä toiminnassaan. Myös poliisin suorittamalla liikenteenvalvonnalla voidaan vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen.



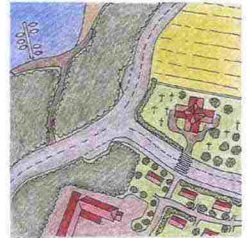
Kuva 1. Liikenneturvallisuussuunnitelma kokonaisuutena.

Tämän työn tavoitteena on laatia kokonaisvaltainen Saarijärven kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelma, joka sisältää konkreettiseen liikenneympäristöön kohdistuvat tekniset parannusehdotukset sekä kunnan toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat.

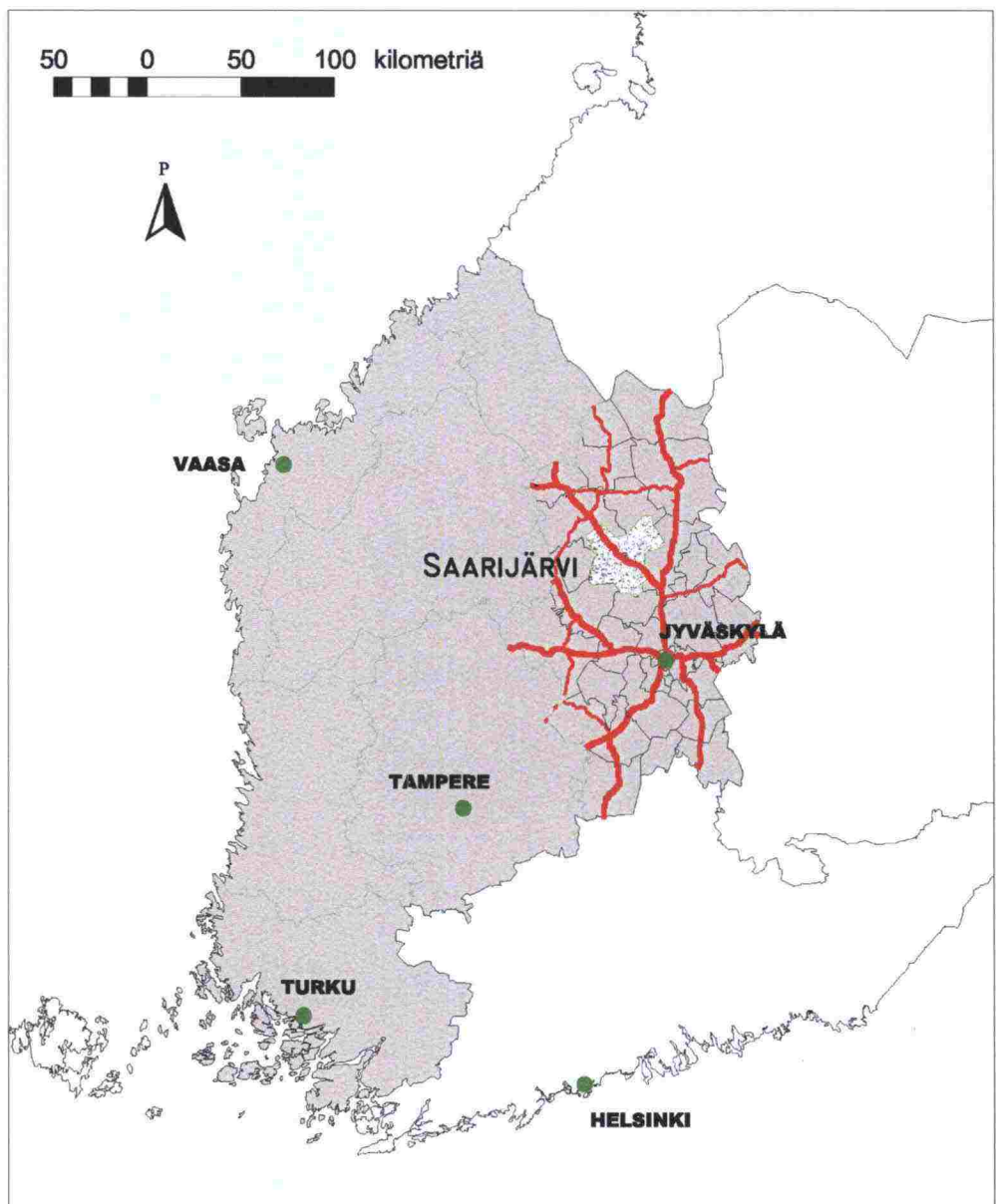
## 2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

### 2.1 Maankäyttö

#### 2.1.1 Väestö



Saarijärven kaupunki sijaitsee Länsi-Suomen läänissä, Keski-Suomen maakunnan luoteisosassa. Naapurikunnat ovat Äänekosken kaupunki sekä Kannonkosken, Karstulan, Pylkönmäen, Multian sekä Uuraisten kunnat. Saarijärvi on Saarijärven seutukunnan keskuskunta ja alueensa hallintopalvelukeskus.



Kuva 2. Saarijärven sijainti



Saarijärven väkiluku 1.1.1998 oli 10 749 asukasta. Väestöennusteen mukaan Saarijärven asukasluku on laskussa.

Saarijärven kaupunki sijoittuu asukasluvultaan Suomen 452 kunnan joukossa sijalle 100. Saarijärven on kokonaispinta-ala on 1 030 km<sup>2</sup>, josta maapinta-alaa 888 km<sup>2</sup>. Kaupungin asukastiheys vuoden 1998 alussa oli noin 12 asukasta/km<sup>2</sup> maan keskiarvon ollessa 15 asukasta/km<sup>2</sup>. Väestöstä noin 54 % asuu taajama-alueella. Kaupungin työpaikkaomavaraisuus on noin 96 %, mikä on valtakunnallista keskitasoa korkeampi. Saarijärvellä on 417 henkilöautoa 1 000 asukasta kohti, joka on enemmän kuin Keski-Suomen ja koko maan keskimääräinen henkilöautotiheys.

Taulukko 1. Saarijärven kaupungista (vuodelta 1998)

	Asukkaita	Pinta-ala km <sup>2</sup>	Asukas- tiheys as./ km <sup>2</sup>	Asuu taaja- massa %	Työpaikka- omavar. %	Ha-tiheys ha/1000 as.
<b>Saarijärvi</b>	<b>10 749</b> (100.)	<b>1 030</b> (61.)	<b>10</b> (208.)	<b>54</b> (228.)	<b>96</b> (119.)	<b>417</b>
Kannonkoski	1 801	550	3	37	89	373
Karstula	5 364	962	6	46	101	397
Kyyjärvi	1 901	470	4	51	99	352
Keski-Suomi	259 839	19 386	13	74	-	374
Koko maa	5 147 349	338 147	15	57	86	376

Saarijärven väestön ikäjakauma ei merkittävästi poikkea muun Keski-Suomen ja koko maan väestön ikäjakaumasta. Vain yli 64-vuotiaiden osuus on hieman korkeampi kuin Keski-Suomen maakunnassa ja koko maassa keskimäärin.

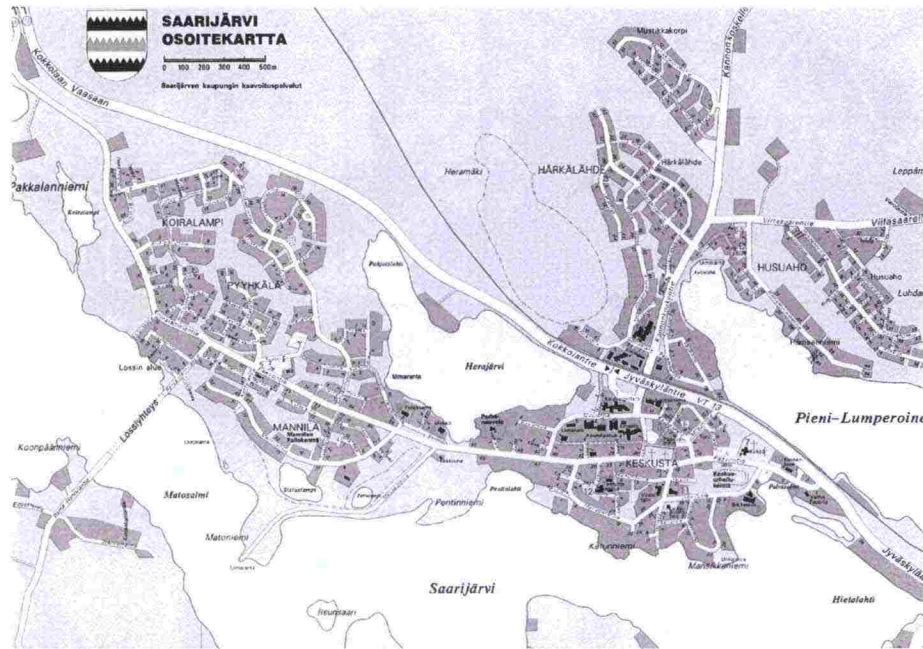
Taulukko 2. Asukkaiden ikäjakauma

	Alle 15 v. %	15-24 v. %	25-44 v. %	45-64 v. %	Yli 64 v. %	Yhteensä %
<b>Saarijärvi</b>	<b>19</b> (191.)	<b>12</b> (260.)	<b>26</b> (130.)	<b>25</b> (284.)	<b>18</b> (248.)	<b>100</b>
Kannonkoski	17	10	22	26	25	100
Karstula	18	12	25	27	18	100
Kyyjärvi	19	14	25	25	17	100
Keski-Suomi	19	14	25	26	16	100
Koko maa	19	13	28	26	14	100

Saarijärven keskusta on rakentunut kolmen järven väliselle saarekkeelle. Keskustaajama muodostuu Keskustasta, Mannilasta, Pyyhkälästä, Koira-lammesta, Husuahosta ja Härkälähteestä. Tiiviimpää taajama-asutusta on lisäksi Autiolahdessa, Kukonhiekassa, Kalmarissa, Lannevedellä, Kolkalahdessa, Tarvaalassa ja Mahlulla. Asutus on pääosin pientalovaltaista, asunnoista 66 % on omakotitaloja.

Kaupungin elinkeinorakenne on painottunut palveluelinkeinoihin ja teollisuuteen. Työpaikoista valtaosa on sijoittunut keskustan ja Sara-ahon alueille. Saarijärven keskusta on esitetty kuvassa 3.





Kuva 3. Saarijärven keskusta

### 2.1.2 Koulut

Saarijärvellä toimii vuonna 2001 yhteensä 10 ala-asteen koulua sekä yläaste ja lukio. Kouluissa on yhteensä 1 663 oppilasta, joista ala-asteella oli 831, yläasteella 484, lukiossa 303 sekä erityisopetuksessa 44 oppilasta.

Peruskoulun ja lukion lisäksi Tarvaalassa toimii Keski-Suomen maatalous- ja metsäopisto.

## 2.2 Tieverkko ja liikennemäärät

### 2.2.1 Yleiset tiet

Yleisiä teitä Saarijärven kaupungin alueella oli vuoden 2001 alussa noin 300 km, joista valtateitä 35 km, maanteitä 105 km ja paikallisteitä 162 km. Saarijärven yleisen tieverkon rungon muodostavat valtatie 13 Kokkola-Nuijamaa sekä seututiet Saarijärvi – Väättäiskylä maantie 633 ja Saarijärvi – Kannonkoski maantie 648. Muut yleiset tiet ovat yhdystieluokkaisia, joista tärkeimpiä ovat Uurainen – Saarijärvi maantie 6304, Kalmari – Koski maantie 6361, Pyyrinlahti – Häkkilä maantie 6501, Saarijärvi – Kumpu maantie 6510 sekä keskustaajaman halki kulkeva Mannilan paikallistie 16839. Yleinen tieverkko esitetään kuvissa 4a-c (s. 16-17).

Saarijärven kaupungin alueella oleva yleiset tiet:

Vt 13	Kokkola-Nuijamaa
Mt 633	Saarijärvi-Väättäiskylä
Mt 648	Saarijärvi-Kannonkoski
Mt 6304	Uurainen-Saarijärvi
Mt 6361	Kalmari-Koski
Mt 6501	Pyyrinlahti-Häkkilä
Mt 6510	Saarijärvi-Kumpu
Pt 16775	Sahrajärven pt
Pt 16777	Uurainen-Pajupuro
Pt 16779	Nikara-Mahlu
Pt 16781	Mahlu-Eteläperä
Pt 16783	Kivimäen pt
Pt 16785	Ranta-Pohjola
Pt 16791	Palikkaviita-Hoikka
Pt 16793	Palsanpuro-Pitkäsuo
Pt 16795	Tarvaala-Pappila
Pt 16797	Lannevesi-Hietama
Pt 16823	Pylkönmäki-Kolkanlahti
Pt 16827	Mahlu-Kuoppala
Pt 16831	Harju-Matinpuro
Pt 16833	Lehtolan pt
Pt 16835	Kosken pt
Pt 16837	Ranta-Hännilän pt
Pt 16839	Mannilan pt
Pt 16841	Kolkanlahden pt
Pt 16843	Kukonhiekkan pt
Pt 16845	Sjövik-Heikkilä
Pt 16847	Linnankylän pt
Pt 16848	Linnan pt
Pt 16856	Härkämäki-Heijostenmäki
Pt 16857	Kalmarin pt
Pt 16887	Kohmun pt

## 2.2.2 Kadut, kaava- ja yksityistiet

Keskustaajaman tärkeimpiä kokoojaluokkaisia katuja ovat Kauppakatu, Sivulantie, Mannilantie, Aitokalliontie, Hämeenniementie, Husuahontie, Sairaalan- ja Härkälähtentie.

Haja-asutusalueen tärkeimpiä kokoojaluokkaisia teitä ovat Tillukkamäentie Aitiolahdessa, Pyhäkoskentie Kukonhiekassa, Kalmarin Kangastie ja Mäki- kyläntie Kalmarissa, Kiimasjärventie ja Laihantie Lannevedellä, Kolkanrin- teentie ja Puistotie Kolkanlahdessa sekä Satosuontie ja Summasaarentie Tarvaalassa.

## 2.2.3 Liikennemäärät

Yleisen tieverkon liikennemäärät selvitettiin tierekisteritietojen pohjalta. Vilk- kaimmin liikennöityjä teitä ovat valtatie 13 (KVL-2000 oli 1 640 – 6 000 ajon./vrk), maantie 648 (KVL-2000 oli 610 – 4 760 ajon./vrk) ja Mannilan paikallistie 16839 (KVL-2000 oli 740 – 4 500 ajon./vrk). Liikennemäärien pohjana ovat tierekisteritiedot vuodelta 2000. Kuvissa 5a-c (s. 18-19) esite- tään yleisen tieverkon liikennemäärät (KVL-2000).

## 2.2.4 Nopeusrajoitukset

Valtatiellä 13 on pääsääntöisesti nopeusrajoituksena 100 km/h. Nopeusra- joitus 80 km/h on voimassa Kolkanlahden kohdalla, Saarijärven keskusta- jaman kohdalla välillä Saarijärven ramppi (26529) – Paavontien liittymä (pt 16839) sekä välillä Myllymäentien liittymä (mt 633) - Linnantien liittymä (pt 16847). Välillä Paavontien liittymä (pt 16839) - Myllymäentien liittymä (mt 633) on nopeusrajoitus 60 km/h. Lisäksi vt:llä 13 on pistekohtaisia nopeus- rajoituksia 80 km/h yleisten teiden liittymien kohdalla.

Kannonkoskentien (mt 648) nopeusrajoitus on keskustaajaman alueella 40 – 50 km/h. Välillä Mustikkakorpi – Piilolantie on nopeusrajoitus 80 km/h ja välillä Piilolantie – Kannonkosken raja 100 km/h.

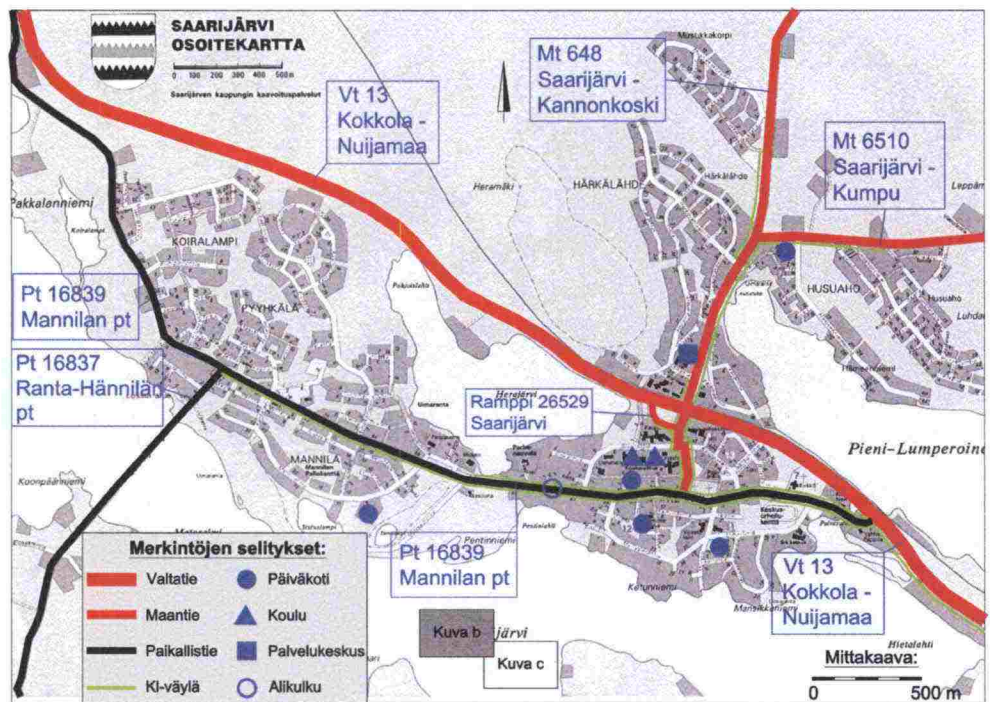
Paavontiellä (pt 16839) on välillä vt 13 liittymä – Sivulantie on nopeusrajoi- tus 40 km/h. Muutoin paikallistiellä 16839 on 50 km/h nopeusrajoitus.

Saarijärven ydinkeskustan kaavatieverkolla on voimassa aluenopeusrajoi- tukset 40 km/h. Liitteessä 1 on esitetty Saarijärven keskustaajaman nykyiset nopeusrajoitukset.

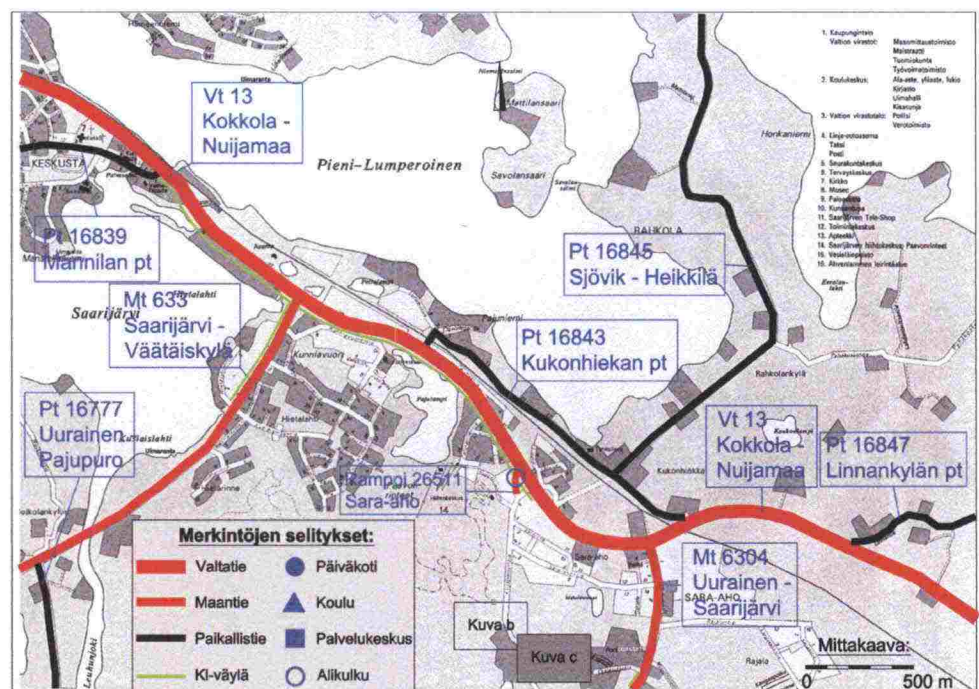






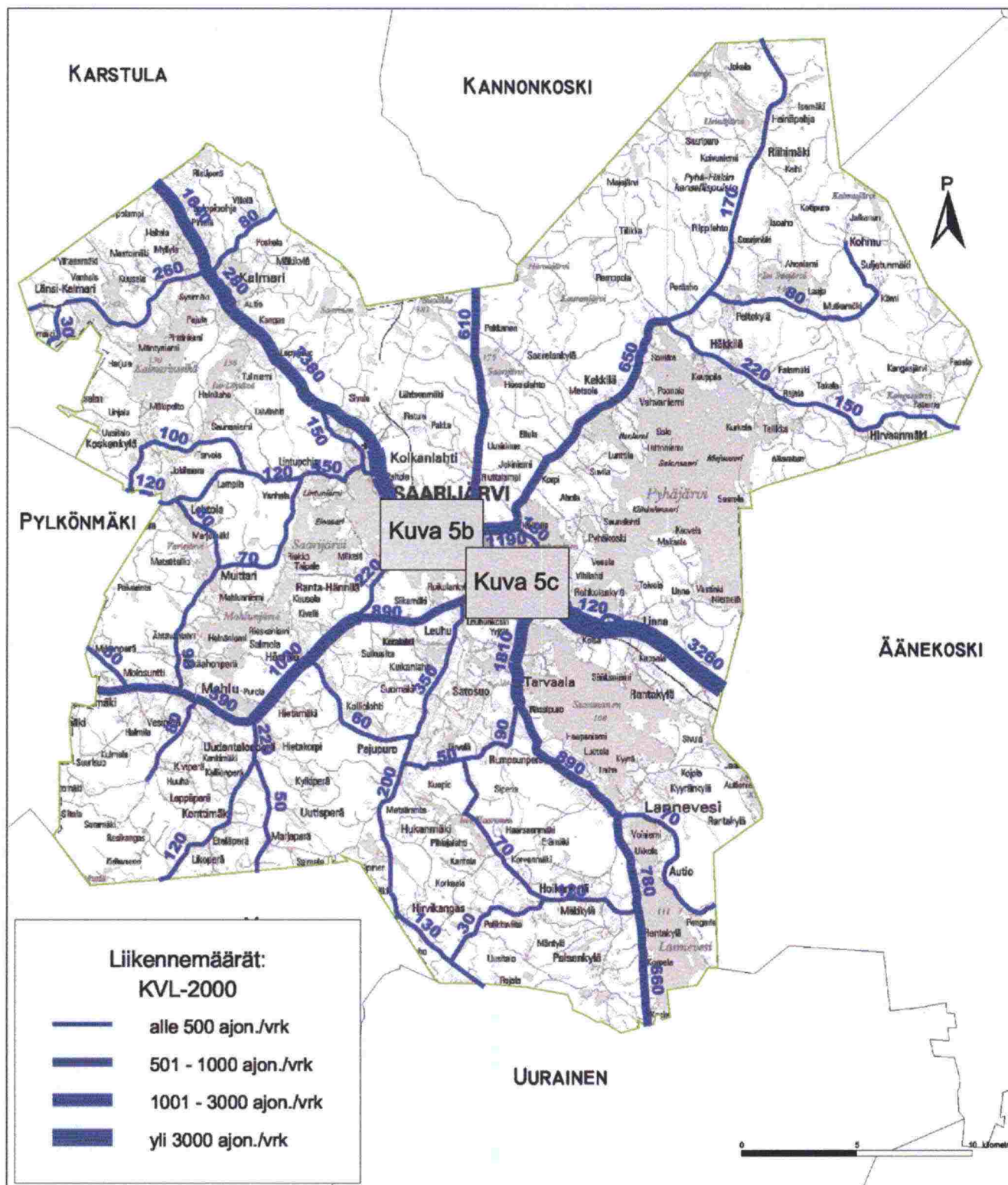


Kuva 4b. Yleinen tieverkko keskustaajamassa (taajaman länsiosa)

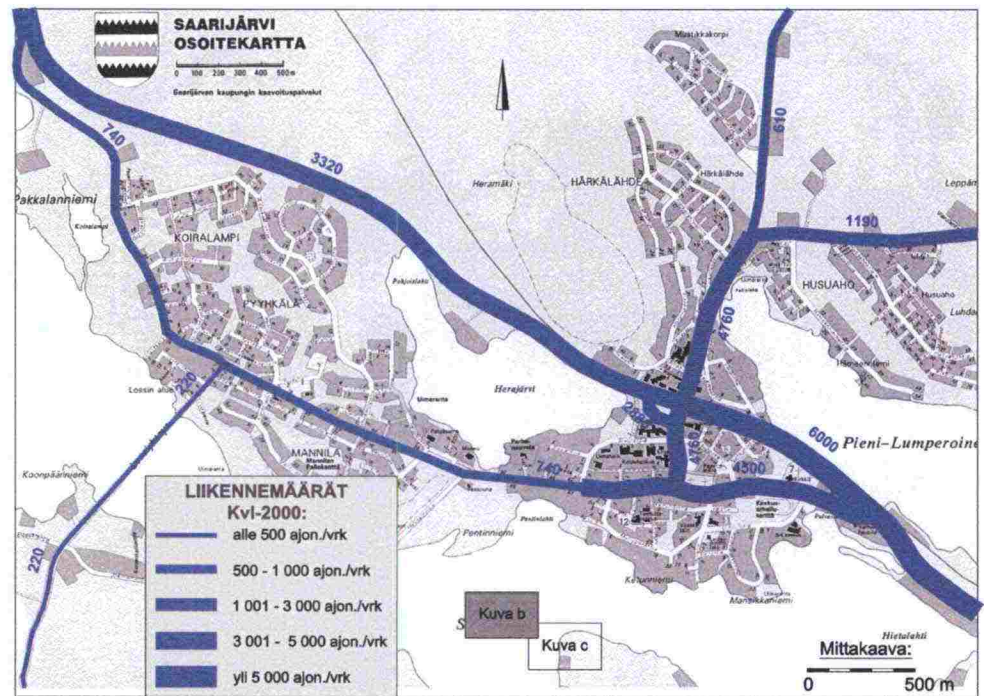


Kuva 4c. Yleinen tieverkko keskustaajamassa (taajaman itäosa)

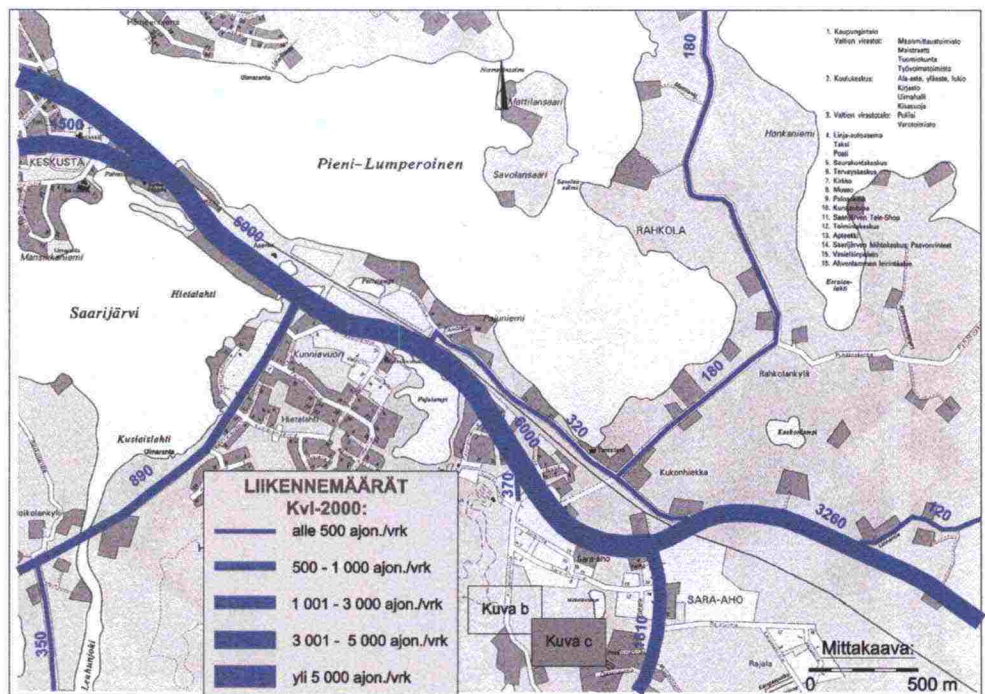




Kuva 5a. Liikennemäärät haja-asutusalueella (KVL-2000)



Kuva 5b. Liikennemäärät keskustaajamassa (KVL-2000) (taajaman länsiosa)



Kuva 5c. Liikennemäärät keskustaajamassa (KVL-2000) (taajaman itäosa)



## 2.3 Suunnittelutilanne

Saarijärven kaupungin alueella Keski-Suomen tiepiirin perustienpidon laajennusinvestointiohjelman hankkeisiin vuosille 2002 – 2006 on sisällytetty seuraavat hankkeet:

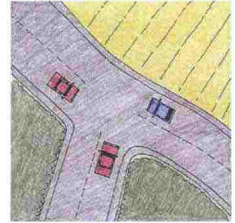
- Paikallistie 16839 välillä Museo – Riihikiventie, kevyen liikenteen väylä, v. 2002
- Valtatie 13, Hietalahden kohta (aseman kohta), v.2003
- Valtatie 13, Sara-ahon kevyen liikenteen järjestelyt, v. 2005

Saarijärven kaupungin katu- ja kaavatiehankkeita 2002 – 2006 ovat:

- Urheilutien parantaminen v. 2001-2003
- Torisuunnitelma v. 2003
- Kylien ja asuntoalueiden tievalaistushankkeet
- Keskustan suunnittelu yhdessä yrittäjien kanssa



### 3. LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT



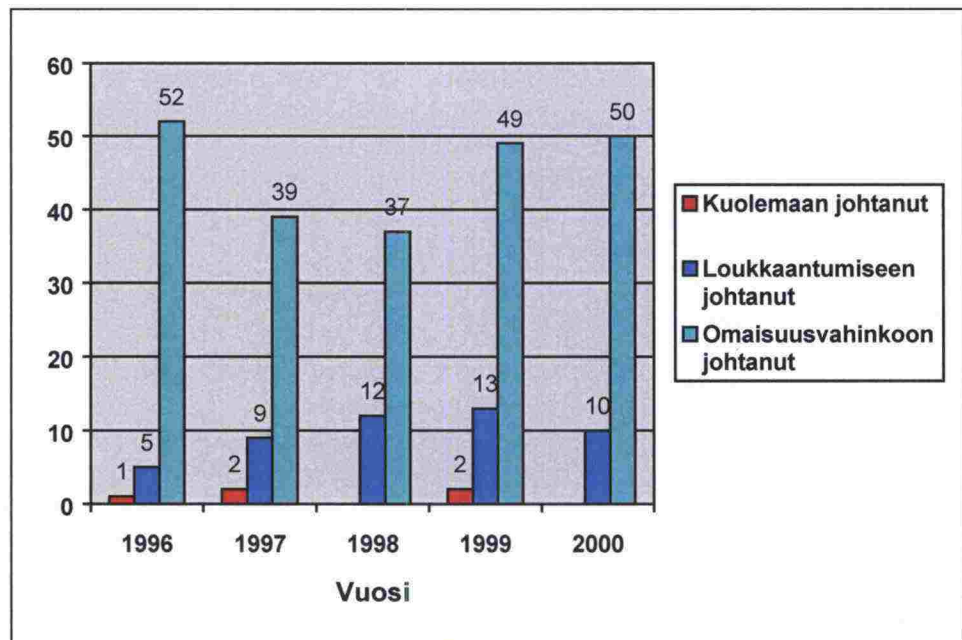
#### 3.1 Liikenneonnettomuudet

Liikenneturvallisuuden nykytila selvitettiin onnettomuus-analyysillä (poliisin tienpitäjälle ilmoittamat onnettomuudet), tienkäyttäjäkyselyillä, asiantuntijahaastatteluilla sekä maastokäyntien avulla.

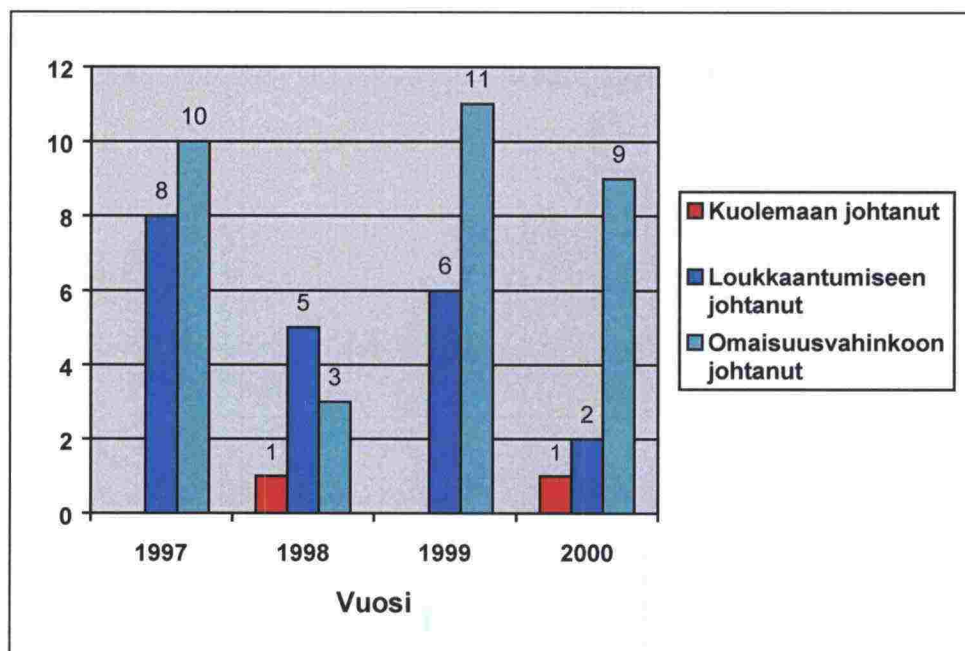
Tutkimuksen mukaan poliisin tietoon tulee kaikista onnettomuuksista keskimäärin kolmasosa, loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista 2/3 ja kuolemaan johtaneista kaikki.

##### 3.1.1 Onnettomuusmäärät ja onnettomuuksien vakavuus

Onnettomuusanalyysin aineistona käytettiin yleisen tieverkon osalta vuosina 1996-2000 poliisin tienpitäjälle ilmoittamia onnettomuuksia. Katu- ja yksityistieverkon osalta käytettiin vuosina 1997-2000 poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia. Yleisellä tieverkolla tapahtui kaikkiaan 281 onnettomuutta ja katu-, kaava- ja yksityistieverkolla 56 onnettomuutta. Onnettomuudet jakaantuivat eri vuosille kuvien 6 ja 7 osoittamalla tavalla. Onnettomuuksien tapahtumapaikat, vakavuusasteet ja tapahtumavuodet esitetään kuvissa 10 a-c (s. 25-26).



Kuva 6. Yleisen tieverkon onnettomuudet ja vakavuusaste  
Saarijärvellä 1996-2000



Kuva 7. Katu-, kaava- ja yksityistieverkon onnettomuudet ja vakavuusaste Saarijärvellä 1997-2000

Vuosina 1996-2000 yleisellä tieverkolla tapahtui 281 poliisin tienpitäjille ilmoittamaa onnettomuutta. Onnettomuuksia viisi johti kuolemaan ja 49 loukkaantumiseen.

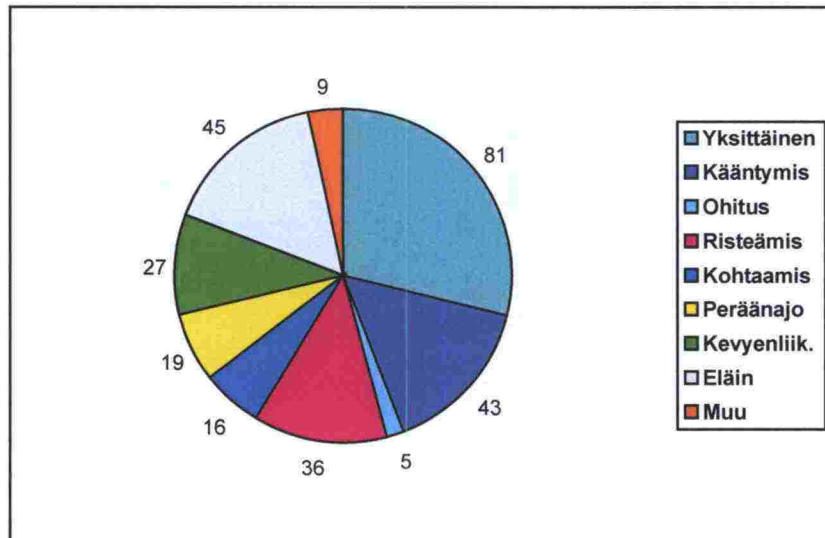
Vuosina 1997-2000 katu-, kaava- ja yksityistieverkolla tapahtui 56 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta. Onnettomuuksista kaksi johti kuolemaan ja 21 loukkaantumiseen. Lisäksi parkkipaikoilla ja piha-alueilla tapahtui 31 onnettomuutta, joista yksi johti kuolemaan ja yksi loukkaantumiseen.

### 3.1.2 Onnettomuuskustannukset

Tarkastelujakson 1997-2000 vuotuiset onnettomuuskustannukset ovat ajokustannusten 2000 mukaisilla yksikköhinnoilla laskettuna 17 milj.€ eli 101 Mmk. Tästä henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osuus on 7 milj.€ eli 42 Mmk (heva-onnettomuuden yksikköarvo 2,3 Mmk) ja omaisuusvahinko-onnettomuuteen johtaneiden onnettomuuksien osuus 10 milj.€ eli 59 Mmk (omaisuusvahinko-onnettomuuden yksikköarvo 0,1 Mmk). Koko tarkastelujakson yhteenlasketut onnettomuuskustannukset olivat noin 68 milj.€ eli 405 Mmk.

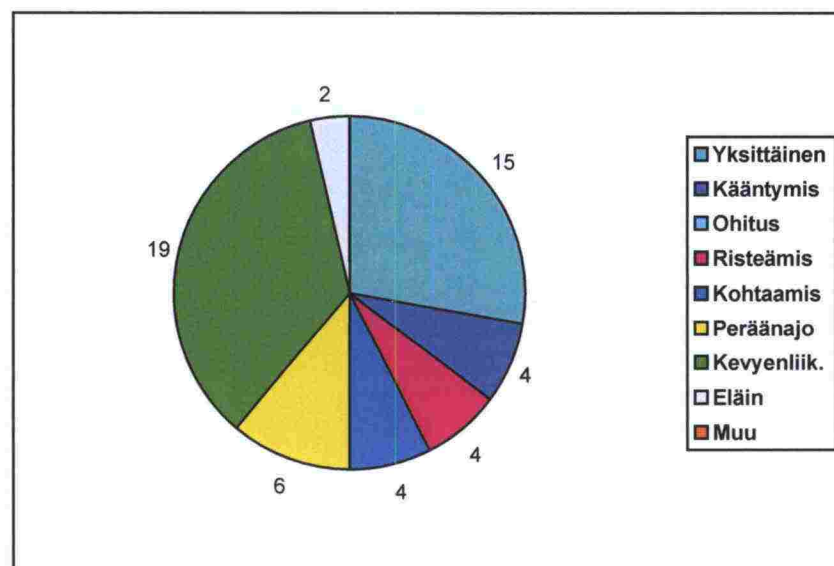
### 3.1.3 Onnettomuusluokat

Yleisen tieverkon yleisimmät onnettomuustyyppit olivat yksittäisonnettomuudet 81 kpl (29 % kaikista onnettomuuksista), eläinonnettomuudet 45 kpl (16 % onnettomuuksista) ja kohtaamisonnettomuudet 43 kpl (15 % onnettomuuksista). Kevyen liikenteen onnettomuuksia tapahtui yleisellä tieverkolla 27 (10 %). Yleisen tieverkon kaikki onnettomuudet eri onnettomuusluokissa esitetään kuvassa 8.



Kuva 8. Yleisen tieverkon kaikki onnettomuudet eri onnettomuusluokissa

Yleisen tieverkon henkilövahinko-onnettomuuksista yleisimpiä olivat kevyen liikenteen onnettomuudet 19 kpl (35 % onnettomuuksista) ja yksittäisonnettomuudet 15 kpl (28 % onnettomuuksista). Yleisen tieverkon heva-onnettomuudet eri onnettomuusluokissa esitetään kuvassa 9.



Kuva 9. Yleisen tieverkon heva-onnettomuudet eri onnettomuusluokissa



### 3.1.4 Henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatut onnettomuudet vuosina 1999-2000

Saarijärvellä vuosina 1998-99 tapahtuneista henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatuista onnettomuuksista noin 73 % on Saarijärvien aiheuttamia. Tämä johtuu Saarijärvien suuresta työpaikkaomavaraisuudesta. Saarijärven naapurikuntien asukkaiden aiheuttamien onnettomuuksien osuus on vain 5 %. Tämä osaltaan kertoo, ettei Saarijärvelle juurikaan suuntaudu työmatka- ja asiointiliikennettä. Muiden vieraspaikkakuntalaisten osuus onnettomuuksista johtuu Saarijärven läpi kulkevasta valtatiestä 13 sekä Saarijärvelle suuntautuvasta matkailusta.

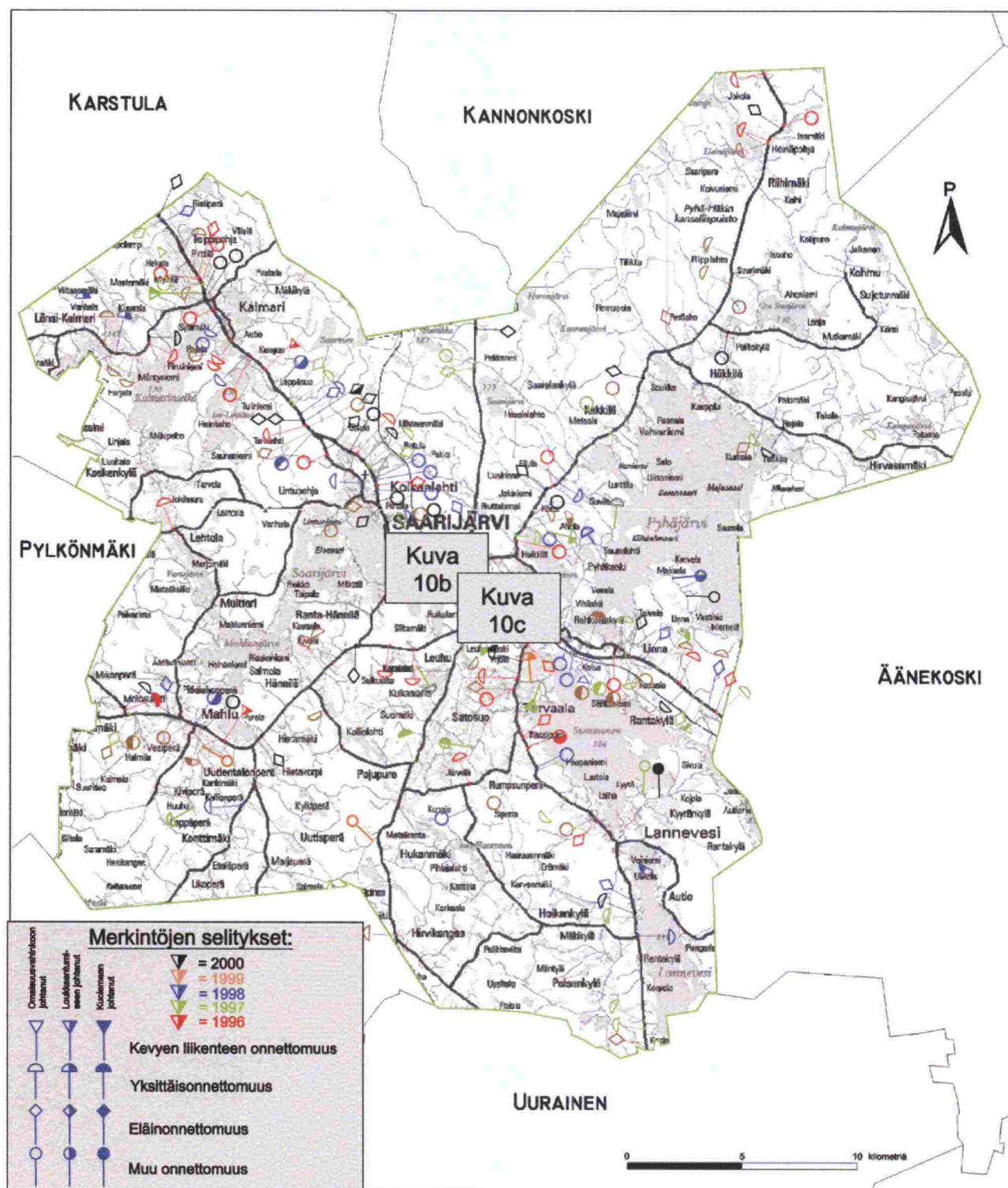
Saarijärvien aiheuttamista ja henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatuista onnettomuuksista varsin suuri osuus eli lähes 69 % on tapahtunut Saarijärvellä. Tämä tukee osaltaan käsitystä työmatka- ja asiointiliikenteen vähäisyydestä muihin kuntiin.

Taulukko 3. Saarijärvellä tapahtuneet henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatut onnettomuudet vuosina 1998-99

Aiheuttajan kotikunta	Onnettomuuksia kpl	%
Saarijärvi	148	73
Jyväskylä	6	3
Helsinki	4	2
Muu (< 4 onn./kunta)	44	22
<b>Yhteensä</b>	<b>202</b>	<b>100</b>

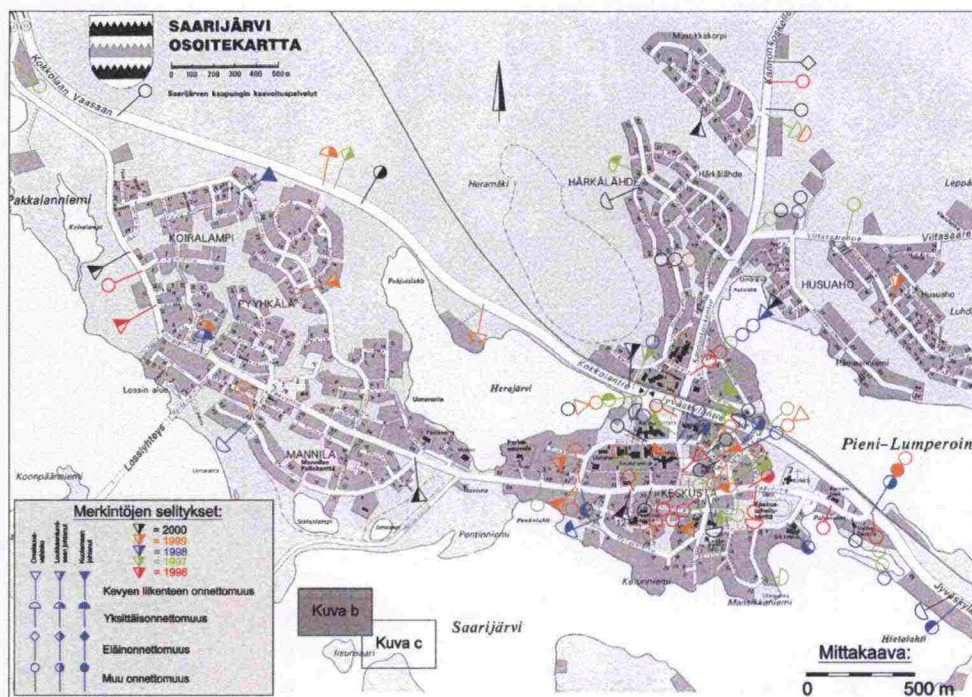
Taulukko 4. Saarijärvien aiheuttamat henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatut onnettomuudet vuosina 1998-99

Tapahtumapaikkakunta	Onnettomuuksia kpl	%
Saarijärvi	148	69
Jyväskylä	15	7
Äänekoski	11	5
Jyväskylän mlk – Jyväskylä lk	7	3
Helsinki	4	2
Muu (< 4 onn./kunta)	31	14
<b>Yhteensä</b>	<b>216</b>	<b>100</b>

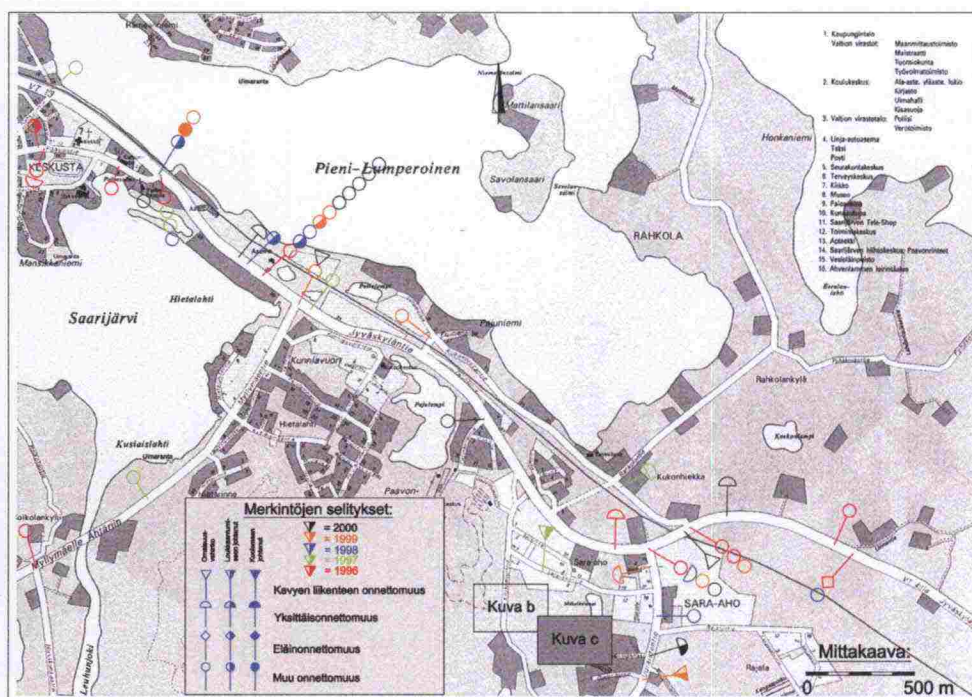


Kuva 10a. Liikenneonnettomuudet haja-asutusalueella 1996-2000





Kuva 10b. Liikenneonnettomuudet keskustaajamassa 1996-2000  
 (taajaman länsiosa)



Kuva 10c. Liikenneonnettomuudet keskustaajamassa 1996-2000  
 (taajaman itäosa)



### 3.1.5 Onnettomuuksien kasaumakohdat

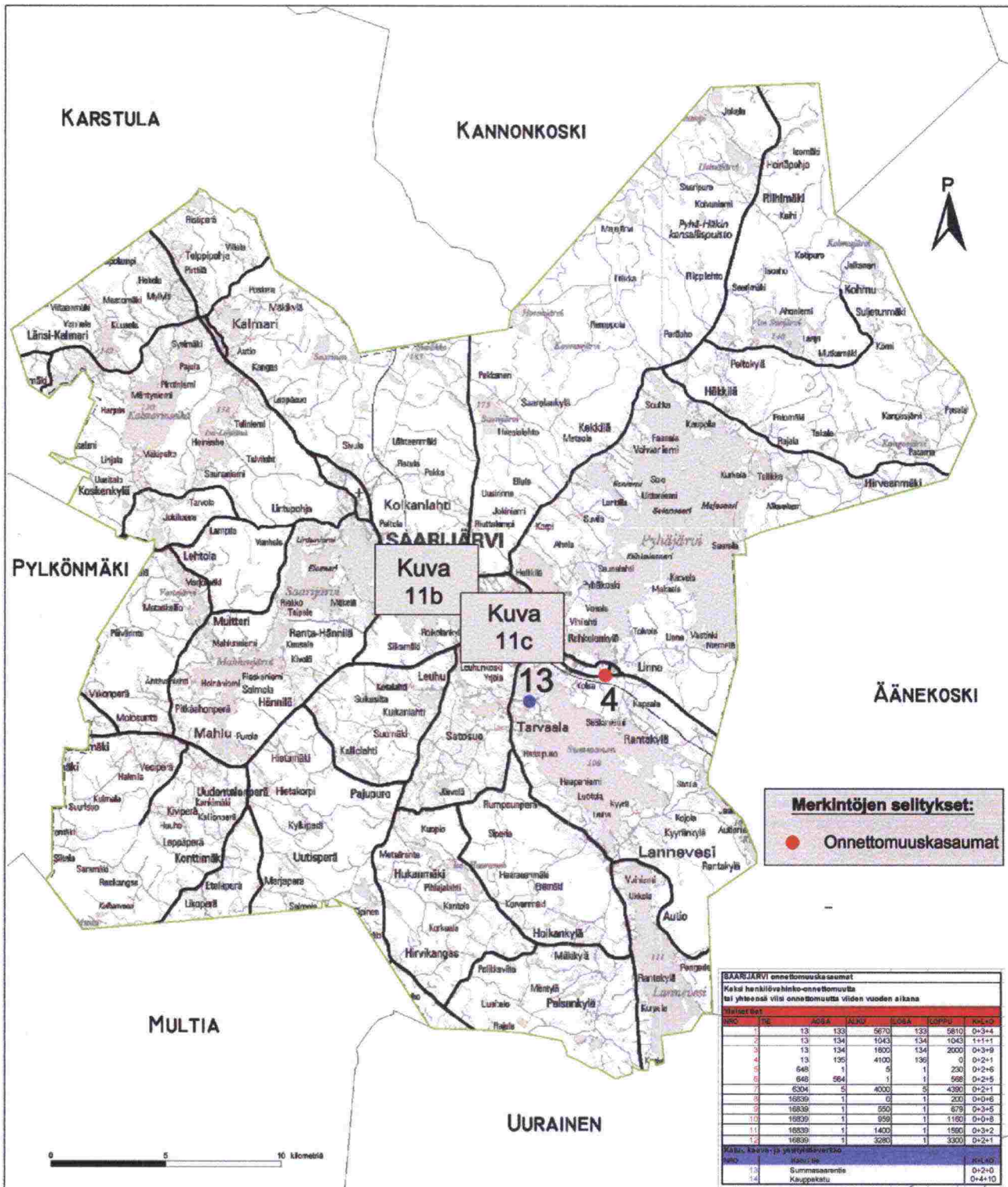
Onnettomuuksien vuoksi ongelmalliseksi on katsottu paikka, jossa on tapahtunut tarkastelujakson 1996-2000 (katuverkolla 1997-2000) aikana vähintään viisi onnettomuutta tai kaksi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Onnettomuuksien kasautumiskohdat ja vaaralliset tieosat esitetään kuvissa 11a-c (s. 29-30)

Tarkastelujakson pohjalta voidaan pitää onnettomuuksien kasautumiskohtina:

1. Vt:n 13 tieosalla 133, eritasoliittymän rampin liittymää sekä rampin länsipuolella olevaa kevyen liikenteen ylityskohtaa vt:llä 13. Tieosuudella on tapahtunut yhteensä seitsemän onnettomuutta, joista kolme oli kevyen liikenteen onnettomuuksia. Kevyen liikenteen onnettomuuksista kaksi jalankulkijaonnettomuutta johti loukkaantumiseen. Lisäksi yksi risteämisonnettomuus johti loukkaantumiseen. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat kaksi kääntymisonnettomuutta sekä peräänajo- ja mopedionnettomuus.
2. Vt:n 13 tieosalla 134, paikallistien 16839 (Paavontie) liittymää. Liittymässä on tapahtunut yhteensä kolme onnettomuutta, jotka johtivat kuolemaan, loukkaantumiseen ja omaisuusvahinkoon. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat kääntymisonnettomuuksia. Omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus oli peräänajo-onnettomuus.
3. Vt:n 13 tieosalla 134, Ranta-Esson ja Agrimarketin liittymää. Liittymässä on tapahtunut yhteensä 12 onnettomuutta, joista kolme johti loukkaantumiseen. Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet olivat peräänajo-, risteämis- ja kääntymisonnettomuuksia. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat neljä risteämisonnettomuutta, neljä kääntymisonnettomuutta sekä yksittäisonnettomuus.
4. Vt:n 13 tieosalla 135, paikallistien 16848 (Mäkeläntie) liittymää Linnan kylän kohdalla. Liittymässä on tapahtunut yhteensä kolme onnettomuutta, joista kaksi johti loukkaantumiseen. Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet olivat peräänajo-onnettomuuksia. Omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus oli kääntymisonnettomuus.
5. Mt:n 648 tieosaa 1, Lukiontie. Lukiontiellä on tapahtunut yhteensä viisi onnettomuutta, joista yksi loukkaantumiseen johtanut polkupyöräonnettomuus. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat kaksi risteämisonnettomuutta, polkupyörä- ja yksittäisonnettomuus.
6. Mt:n 648 (Kannonkoskentie) tieosalla 1, Sairaalan tien liittymää. Liittymässä on tapahtunut yhteensä seitsemän onnettomuutta, joista kaksi oli loukkaantumiseen johtaneita kevyen liikenteen onnettomuuksia. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat kolme kääntymis- ja kaksi risteämisonnettomuutta.
7. Mt:n 6304 (Uuraistentie) tieosaa 5, Rajalan kohdalla. Tieosuudella on tapahtunut kaksi loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Onnettomuudet olivat jalankulkija- ja yksittäisonnettomuuksia.
8. Pt:n 16839 (Paavontie) tieosaa 1, lähellä vt:n 13 liittymää. Tieosuudella on tapahtunut yhteensä viisi omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista neljä tapahtui vt:n 13 liittymässä. Onnettomuudet olivat kolme kääntymisonnettomuutta ja kaksi peräänajo-onnettomuutta.

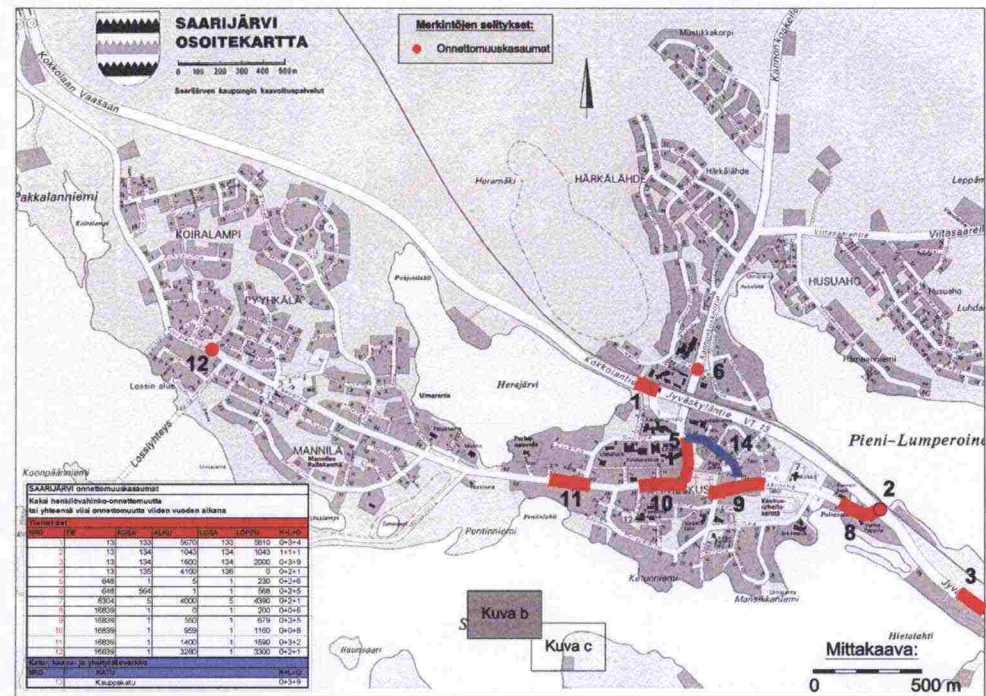
9. Pt:n 16839 (Paavontie) tieosaa 1, välillä Ilolantie – Myllytie. Tieosuudella on tapahtunut yhteensä kuusi onnettomuutta, joista kolme johti loukkaantumiseen. Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet olivat jalan- kulkija-, mopedi- ja peräänajo-onnettomuuksia. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat peräänajo-, ohitus- ja risteämisonnettomuuksia.
10. Pt:n 16839 (Paavontie) tieosaa 1, välillä maantie 648 (Lukiontie) – Einarintie. Tieosuudella on tapahtunut yhteensä viisi onnettomuutta, joista yksi oli loukkaantumiseen johtanut polkupyöräonnettomuus. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat kaksi risteämisonnettomuutta sekä mopedi- ja ohitusonnettomuus.
11. Pt:n 16839 (Paavontie) tieosaa 1, välillä Sivulantie – Satotie. Tieosuudella on tapahtunut yhteensä viisi onnettomuutta, joista kolme johti loukkaantumiseen. Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet olivat jalan- kulkija-, polkupyörä- ja peräänajo-onnettomuuksia. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat kääntymis- ja peräänajo-onnettomuuksia.
12. Pt:n 16839 (Koiralammentie) tieosaa 1, Pyyhkälän asuntoalueen kohdalla noin 70 metriä pt:n 16837 (Ranta-Hänniläntien) liittymästä Koiralammen suuntaan. Tieosuudella on tapahtunut yhteensä kolme onnettomuutta, joista kaksi loukkaantumiseen johtaneita yksittäisonnettomuuksia. Omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus oli kääntymisonnettomuus.
13. Summasaarentiellä ennen Suutarinniementien liittymää olevaa mutkaa. Mutkan kohdalla on tapahtunut kaksi loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Onnettomuudet olivat yksittäis- ja kevyen liikenteen onnettomuuksia.
14. Kauppatua välillä Paavontie (pt 16839) – Lukiontie (mt 648). Katuosuudella on tapahtunut yhteensä 16 onnettomuutta, joista viisi johti loukkaantumiseen. Loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista kaksi oli kevyen liikenteen onnettomuuksia, kaksi risteämisonnettomuuksia ja yksi yksittäisonnettomuus. Omaisuusvahinkoon johtaneista onnettomuuksista yhdeksän oli risteämisonnettomuuksia, yksi kevyen liikenteen ja yksi yksittäisonnettomuus.





Kuva 11a. Onnettomuuksien kasautumiskohdat haja-asutusalueella





### 3.2 Tienkäyttäjäkyselyt

Liikenneturvallisuuden ongelmakohteiden kartoittamiseksi suoritettiin tienkäyttäjäkysely, jossa selvitettiin vaaralliseksi tai ongelmalliseksi koettuja kohteita tai tiejaksoja. Kohderyhmiä olivat ala-asteen koulujen 1. luokan oppilaiden vanhemmat, kylätoimikunnat, ammattiautoilijat sekä Saarijärven kaupungin virastotalon työntekijät. Kyselyiden kohderyhmät valittiin siten, että ne kattoivat koko kunnan alueen ja koskivat mahdollisimman monia eri liikennemuotojen käyttäjiä. Kyselylomakkeita lähetettiin yhteensä 261 kpl ja niitä palautettiin yhteensä 155 (60 %).

#### 3.2.1 Kyselyissä ilmenneet ongelmakohteet

Kyselyissä esitettiin yhteensä 146 ongelmakohdetta, jotka olivat osittain samoja kuin onnettomuuksien tapahtumapaikat. Esille tuli kuitenkin myös sellaisia vaaralliseksi koettuja kohteita, joissa liikennevahinkoja ei ole tilastoitu. Kyselyjen kannalta ongelmalliseksi on katsottu paikka, joka on mainittu kyselytutkimuksessa vähintään viisi kertaa. Ongelmakohteet esitetään liitteessä 3.

Kyselyissä eniten mainittuja ongelmakohteita olivat seuraavat:

- **Välillä Museo (pt 16839) – Vesieläinpuisto** [29 mainintaa]  
kevyen liikenteen väylän puute
- **Keskustan kiertoliittymä** [11 mainintaa]  
**(mt 648 / Sivulantie / Kauppakatu)**

#### Vt 13

- Seuraavat liittymät:
  - Myllymäentie (mt 633) [ 8 mainintaa]
  - Ranta-Esso/Agrimarket [ 7 mainintaa]
  - Pajurannantie [ 6 mainintaa]
  - Linnankylän kohdan liittymät, [ 5 mainintaa]  
Linnantie (pt 16847) ja Mäkeläntie (pt 16848)
- kevyen liikenteen väylän puute välillä [ 6 mainintaa]  
Efore – Paavon portti



**Uuraistentie (mt 6304)**

- Tarvaalan koulun kohta [13 mainintaa]
- Lanneveden koulun kohta [ 8 mainintaa]
- kevyen liikenteen väylän puute Lanneveden kylän kohdalla [ 9 mainintaa]
- **Paavontie (pt 16839)**, Herajärven koulun kohta [7 mainintaa]
- **Kauppakatu** [6 mainintaa]
- **Husuahontie** [5 mainintaa]

**3.3 Haastattelut ja maastokäynnit**

Liikenneturvallisuuden ongelmakohteiden kartoittamiseksi tehtiin haastatteluja ja maastokäyntejä, joissa selvitettiin vaaralliseksi ja ongelmalliseksi koettuja kohteita ja tiejaksoja. Maastotarkasteluihin osallistuivat Vesa Niskanen (Saarijärven kaupunki), Asko Hackzell (Saarijärven kihlakunnan poliisilaitos) ja Markku Uusitalo (Tieliikelaitos, Konsultointi). Lisäksi haastateltiin Taisto Halttusta ja Sari Virkamäkeä (Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri) sekä Pekka Kokkia (Saarijärven kaupunki).

**3.3.1 Haastatteluissa ja maastokäynneillä ilmenneet ongelmakohteet**

Haastatteluissa ja maastokäynneillä esitettiin yhteensä 29 ongelmakohtetta, jotka olivat suurelta osin samoja kuin kyselyissä esiin tulleet ongelmakohteet.

Haastatteluissa ja maastokäynneillä mainittuja kohteita ja niiden parannusehdotuksia olivat seuraavat:

**Valtatie 13**

- Rampin 26529 liittymästä puuttuu väistötie
- Nahkurintien liittymä
- Paavontien (pt 16839) liittymän nopeusrajoitusta tulisi tehostaa
- Paavontien (pt 16839), Myllymäentie (mt 633) ja Uuraistentien (mt 6304) liittymien kanavointi on toteutettu ajoratamerkinnoin. Liittymien merkitystä voitaisiin korostaa rakentamalla kanavointi korotetuilla saarekkeilla.
- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen valtatielle 13 välille Kirjapainontie – Uuraistentie (mt 6304) on suunnitteilla (rakennetaan v. 2005).
- Valtatien 13 nopeusrajoitusta 60 km/h tulisi jatkaa Myllymäentien (mt 633) liittymässä.



- Ranta-Esson ja Agrimarketin liittymä on hankala ja vaarallinen. Pääsuunnalle liittyvälle on paljon havainnoitavaa (kuva 12).
- Pajurannantien liittymä tulisi katkaista ja rakentaa korvaava yhteys hiihtokeskuksen parkkipaikan kautta.
- Kukonhiekantien (pt 16843) itäisestä liittymästä on huonot näkemät.
- Paavon portin kohta tulisi valaista.
- Näkemät Mäkeläntien (pt 16848) liittymästä ovat huonot.
- Vesakointia tulisi tehostaa vt:n näkemäalueilla.



Kuva 12. Ranta-Esson ja Agrimarketin liittymässä vt:lle 13 liittyvällä on paljon havainnoitavaa

#### **Paavontie (pt 16839)**

- Kirkon kohdalle tulisi rakentaa suojatie Paavontien eteläpuolella olevalle parkkipaikalle sekä kevyen liikenteen yhteys suojatieltä Paavontielle.
- Lukiontien (mt 648) ja Paavontien (pt 16839) liittymä tulisi korottaa.
- Harjaantumiskoulun kohdalle tulisi miettiä uusia järjestelyjä.
- Välille Herajärventie – Riihitontuntie tulisi rakentaa kl-väylä.

**Myllymäentie (mt 633)**

- Myllymäentien kevyen liikenteen väylää tulisi jatkaa parkkipaikalle saakka sekä mahdollisesti vanhaa tiepohjaa hyödyntäen välille parkkipaikan länsipää - Nurmelantie.
- Myllymäentielle tulisi rakentaa suojatiesaareke Hietarinteen liittymään.

**Lukiontie (mt 648)**

- Lukion parkkipaikan kohdalle tulisi rakentaa toinen suojatie.

**Kannonkoskentie (mt 648)**

- Taajamanopeusrajoituksen 50 km/h vaikutusalueita sekä Kannonkoskientien valaistusta tulisi jatkaa Mustikkakorventien liittymän yli.
- Vesakointia tulisi tehostaa maantien näkemäalueilla.

**Uuraistentie (mt 6304)**

- Kl-väylän rakentaminen välille Kirjapainontie – Satosuontie on kesken.
- Yksityisteiden liittymistä puuttuu kärkikolmioita.

**Viitasaarentie (mt 6510)**

- Viitasaarentien valaistusta tulisi jatkaa Rahkolantien (pt 16845) liittymään saakka.

**Koulukeskus**

- Herajärven koulun pihan koululaisten saattoliikenne on liikenneturvallisuusriski.



*Kuva 13. Koulun pihalla tapahtuva saattoliikenne on turvallisuusriski*

#### **Linja-autoaseman ja postin parkkipaikka**

- Parkkipaikan järjestelyt ovat ongelmalliset ja epäloogiset.

#### **Hietarinteen asuntoalue**

- Hietarinteen alueelle tulisi asettaa aluenopeusrajoitus 40 km/h. Pihakadun merkit tulisi poistaa Hovitieltä.



## 4. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET

### 4.1 Valtakunnalliset tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemassa Liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2001-2005 on esitetty pitkän ja lyhyen aikavälin liikenneturvallisuustyön tavoitteet. Valtioneuvosto on hyväksynyt lyhyellä aikavälillä Suomelle liikenneturvallisuusvision, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Lyhyellä aikavälillä tavoitteina ovat liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen, taajamien turvallisuuden parantaminen ja kuljettajiin vaikuttaminen sekä suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen.

Vuoden 2001 alussa Valtioneuvosto tarkisti vuonna 1997 asettamaansa liikenneturvallisuustavoitetta siten, että vuoteen 2010 liikennekuolemien määrän on oltava alle 250. Tarkistettu tavoite merkitsisi, että vuonna 2005 Suomi olisi samalla turvallisuustasolla kuin Ruotsi ja Norja ovat olleet 1990-luvun loppu puolella.

### 4.2 Keski-Suomen maakunnan tavoitteet

Keski-Suomen maakunnan onnettomuuksien vähemistavoitteet perustuvat valtioneuvoston periaatepäätökseen. Tavoitetta toteutetaan vähentämällä vakavimpia onnettomuuksia ja lieventämällä niiden seuraamuksia. Visio on nähtävä toimintaa ohjaavana periaatteena.

Onnettomuuksien vähentämistavoitteiden lisäksi asetetaan toiminnalliset tavoitteet vuosille 2001 – 2005.

1. Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
2. Taajamien ja kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
3. Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen
4. Huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena ajamisen ehkäiseminen
5. Tiedottamisen lisääminen

### 4.3 Keski-Suomen tiepiirin tavoitteet

Tiehallinto on sitoutunut valtakunnalliseen liikenneturvallisuuden parantamistavoitteeseen, jota tiepiirien on toteutettava kulloinkin käytettävissä olevilla resursseilla parhain mahdollisin keinoin.

Keski-Suomen tiepiirin tavoitteena on kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtavien onnettomuuksien jatkuva vähentäminen. Keski-Suomen tiepiirissä pyritään toteuttamaan 0-visiota, jonka mukaan kukaan perhe- tai lähipiiristä ei saisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

#### **4.4 Saarijärven kaupungin tavoitteet**

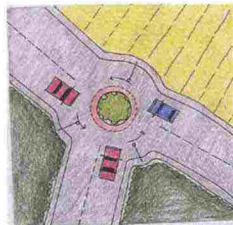
Liikenneturvallisuuden osalta Saarijärven kaupungin tavoitteena vuonna 2002 on liikenneonnettomuuksien ja niissä kuolleiden ja (etenkin vakavasti) loukkaantuneiden määrän väheneminen sekä koetun liikenneturvallisuuden tunteen lisääminen.

Toiminnan osalta tavoitteena on syksyllä 2001 käynnistetyn liikenneturvallisuuksryhmän työn vakiinnuttaminen, tiedottamisen ja liikenneturvallisuuteen liittyvien tapahtumien onnistunut toteutus. Vuoden 2002 toiminnan painopistealue on kevyen liikenteen turvallisuus. Kevyen liikenteen sisällä erityiskohteena ovat pyöräily ja rullaluistelu.

## 5. PARANNUSEHDOTUKSET

### 5.1. Yleistä

Maastokäyntien ja haastattelujen yhteydessä määritettiin ongelmakohteiden parantamisehdotuksia. Työn aikana haastateltiin Taisto Halttusta ja Sari Virkamäkeä (Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri), Vesa Niskasta ja Pekka Kokkia (Saarijärven kaupunki) sekä Asko Hackzelia (Saarijärven kihlakunnan poliisilaitos).



Parannuskohteita valokuvattiin ja kohteista laadittiin hankekortit, joissa parannuskohteet jaettiin kolmeen toimenpideluokkaan. Parannusehdotukset on esitetty kuvissa 18a-c (s. 52-53).

### 5.2 Toimenpideohjelman laadintaperiaate

Yleisten teiden osalta parannusehdotusten mukaisille toimenpiteille laskettiin henkilövahinko-onnettomuusvähenemät (heva-vähenemät). Laskennat suoritettiin TARVA-ohjelmalla.

Yleisten teiden toimenpiteet on jaettu kolmeen toimenpideryhmään ensimmäisen vuoden tuottoasteen ja kustannusten perusteella seuraavasti:

- Toimenpideluokka I: tuottoaste yli 100 % tai yksittäisen toimenpiteen kustannukset alle 2 000 €
- Toimenpideluokka II: tuottoaste 6 - 100 % tai yksittäisen toimenpiteen kustannukset 2 000 – 10 000 €
- Toimenpideluokka III: tuottoaste alle 6 % tai yksittäisen toimenpiteen kustannukset yli 10 000 €

Tuottoaste on laskettu 1. vuoden heva-onnettomuussäästöjen ja rakennuskustannusten suhteena. Heva-onnettomuuden kustannuksena on käytetty 2,3 Mmk/heva-onnettomuus (Tieliikenteen ajokustannukset 2000).

### 5.3 Toimenpideluokka I

#### 1A Vt 13 ja Kukonhiekantien (pt 16843) liittymä

Vt:llä 13 Kukonhiekantien liittymässä on sattunut tarkastelujakson 1996 - 2000 aikana yhteensä neljä omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista kaksi oli kääntymisonnettomuuksia. Liittymän ongelmaksi on koettu huonot näkemät Kukonhiekantieltä valtatielle kääntyäessä.

Valtatien nopeusrajoitusta ehdotetaan laskettavaksi liittymän kohdalla 80 km/h -> 60 km/h.





Kuva 14. Näkemät Kukonhiekantieltä valtatielle 13 Saarijärven suuntaan

## **2A Vt 13, Agrimarketin ja Ranta-Esson liittymä**

Agrimarketin ja Ranta-Esson liittymässä on sattunut yhteensä kymmenen onnettomuutta, joista viisi kääntymis- ja viisi risteämisonnettomuutta. Liittymä on koettu hankalaksi ja vaaralliseksi.

Ranta-Esson liittymässä on pakollinen pysähtyminen ja Agrimarketin liittymässä kärkikolmio. Agrimarketin kärkikolmio ehdotetaan korvattavaksi stop-merkillä.

## **3A Vt 13, Paavontien (pt 16839) liittymä**

Paavontien liittymässä on sattunut yhteensä kolme onnettomuutta, joista yksi kuolemaan ja yksi loukkaantumiseen johtanut. Molemmat henkilövahinko-onnettomuudet olivat kääntymisonnettomuuksia. Paavontieltä Jyväskylän suuntaan käännettäessä nopeusrajoitusmerkki 60 km/h on lähellä Paavontien liittymää, jolloin se jää autoilijalta huomaamatta.

Nopeusrajoitusmerkkiä ehdotetaan siirrettäväksi 10 – 15 metriä Jyväskylän suuntaan.

## **4A Lukiontie (mt 648), Lukion kohta**

Lukion kohdalla on sattunut yksi omaisuusvahinkoon johtanut kevyen liikenteen onnettomuus. Lukion parkkipaikan kohdalla puuttuu toinen selkeä kevyen liikenteen ylityskohta.

Lukion parkkipaikan kohdalle ehdotetaan rakennettavaksi toinen suojatie koulun puoleisen suojatien jatkeelle.

**5A Vt 13, Paavontien (pt 16839) liittymä**

Valtatien nopeatrajoitus on Paavontien liittymän kohdalla 60 km/h. Valtatien ajonopeudet on koettu korkeiksi.

Nopeatrajoituksen havaittavuutta ehdotetaan parannettavaksi maalaamalla nopeatrajoitus valtatien ajorataan molemmin puolin Paavontien liittymää.

**6A Vt 13, Mäkeläntien (pt 16848) liittymä (Linna)**

Mäkeläntien liittymän kohdalla on sattunut yhteensä kolme onnettomuutta, joista kaksi loukkaantumiseen johtaneita peräänajo-onnettomuuksia ja yksi kääntymisonnettomuus. Liittymän ongelmaksi on koettu huonot näkemät Mäkeläntieltä tultaessa Saarijärven suuntaan sekä korkeat ajonopeudet. Liittymässä on nopeatrajoitus 100 km/h Saarijärven suuntaan ja 80 km/h Äänekosken suuntaan.

Valtatien nopeatrajoitusta ehdotetaan alennettavaksi 100 km/h -> 80 km/h Saarijärven suuntaan.

**7A Vt 13, Myllymäentie (mt 633) liittymä**

Myllymäentien liittymässä on sattunut tarkastelujakson aikana yhteensä kaksi omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista yksi risteämis- ja yksi jalankulkijaonnettomuus. Myllymäentien liittymässä on voimassa nopeatrajoitus 60 km/h.

Nopeatrajoitusta 60 km/h ehdotetaan jatkettavaksi 50 – 100 m Äänekosken suuntaan.

**8A Vt 13, Myllymäentie (mt 633) liittymä**

Valtatien 13 ajonopeudet Myllymäentien liittymässä on koettu korkeiksi.

Nopeatrajoituksen havaittavuutta ehdotetaan parannettavaksi maalaamalla nopeatrajoitus 60 km/h valtatien ajorataan molemmin puolin Myllymäentien liittymää.

**9A Keskustaajama**

Keskustaajamassa on voimassa aluenopeusrajoitus 40 km /h.

Aluenopeusrajoituksen havaittavuutta ehdotetaan parannettavaksi maalaamalla nopeatrajoitus 40 km/h tien ajorataan Paavontiellä (pt 16839), Lukiontiellä (mt 648), Kannonkoskentiellä (mt 648), Sivulantiellä, Kauppakadulla sekä Nahkurintiellä.

**10 A Ilolantie, Torin kohta**

Torin pohjoispäässä torialue liittyy suoraan liikennealueeseen.

Torialuetta ehdotetaan erotettavaksi Ilolantiestä istutusruukuin.





Kuva 15. Torialuetta ehdotetaan erotettavaksi liikennealueesta istutusruukuin

#### **11 A Vt 13, Mäkeläntien (pt 16848) liittymä (Linna)**

Liittymän ongelmaksi on koettu huonot näkemät Saarijärven suuntaan. Vaihtoehtona I (kohdassa 6 A) on ehdotettu nopeusrajoituksen laskua Viita-saaren suuntaan.

Vaihtoehtona II ehdotetaan Mäkeläntien liittymää valtatielle katkaistavaksi. Jos liittymän katkaisu toteutetaan, nopeusrajoituksen lasku ei ole tarpeen.

#### **12 A Uuraistentie (mt 6304), Tarvaalan kohta**

Uuraistentiellä Satosuontien liittymässä on voimassa nopeusrajoitus 60 km/h. Nopeusrajoitusta 60 km/h ehdotetaan jatkettavaksi 300 metriä Lanneveden suuntaan.

#### **13 A Paavontien (pt 16839) ja Lukiontien (mt 648) liittymä**

Paavontien ja Lukiontien liittymässä on tapahtunut yhteensä neljä omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista kaksi kääntymis- ja kaksi risteämisonnettomuutta. Liittymässä on voimassa nopeusrajoitus 40 km/h.

Nopeusrajoituksen tukemiseksi ja ajonopeuksien alentamiseksi liittymään ehdotetaan korotettavaksi.



**14 A Myllymäentie (mt 633), Pajulammentien liittymä**

Myllymäentien kevyen liikenteen väylältä on rakennettu kevyen liikenteen yhteys Pajulammentielle, suojatie puuttuu.

Myllymäentielle ehdotetaan rakennettavaksi suojatie Pajulammentien liittymään.

**15 A Vt 13, Paavontien (pt 16839) liittymä**

Valtatiellä 13 Paavontien liittymän pohjoispuolella on voimassa nopeusrajoitus 80 km/h.

Valtatien nopeusrajoitusta 60 km/h ehdotetaan jatkettavaksi 50 – 100 metriä Karstulan suuntaan.

**16 A Kannonkoskentie (mt 648), Mustikkakorven asuntoalueen kohta**

Kannonkoskentiellä Mustikkakorven asuntoalueen kohdalla on tapahtunut yhteensä neljä omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta. Onnettomuuksista kaksi oli yksittäisonnettomuuksia, yksi kohtaamisonnettomuus ja yksi kääntymisonnettomuus. Mustikkakorventien pohjoispuolella on voimassa nopeusrajoitus 80 km/h.

Kannonkoskentien taajamanopeusrajoitusta 50 km/h ehdotetaan siirrettäväksi noin 150 metriä Kannonkosken suuntaan.

**5.4 Toimenpideluokka II****1B Paavontie (pt 16839), kirkon kohta**

Kirkon pihan ja Urheilutien itäpuolella sijaitsevalle kirkon parkkipaikan väliltä puuttuu kevyen liikenteen yhteys.

Kirkon kohdalle Urheilutien länsipuolelle sekä Urheilutielle Paavontien liittymään ehdotetaan rakennettavaksi suojatie sekä kevyen liikenteen yhteys Paavontien suojatieltä parkkipaikalle.

**2B Paavontien (pt 16839) ja Kauppakadun liittymä**

Kauppakadun varrella sijaitsee suurin osa Saarijärven keskustan liikkeistä. Kauppakadun liikkeisiin ja Paavontien eteläpuolella olevalle urheilukentälle suuntautuu paljon kevyttä liikennettä.

Paavontien nopeusrajoituksen 40 km/h tukemiseksi ja kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseksi Paavontien ja Kauppakadun liittymää ehdotetaan korotettavaksi.

### 3B Pajurannantien ja vt:n 13 liittymä

Pajurannantieltä on tapahtunut vuonna 2000 yksi risteämisonnettomuus. Liittymän ongelmaksi on koettu huonot näkemät Pajurannantieltä Jyväskylän suuntaan.

Pajurannantietä ehdotetaan katkaistavaksi. Korvaava tieyhteys rakennetaan Kusiaismäen hiihtokeskuksen parkkipaikan kautta Hyppymäntielle ja edelleen Kirjapainontielle.

### 4B Uuraistentie (mt 6304), Lanneveden koulun kohta

Uuraistentiellä Lanneveden koulun kohdalla on voimassa nopeusrajoitus 60 km/h. Koulun kohdan ongelmaksi on koettu huonot näkemät (mutka), korkeat ajonopeudet sekä tien kapeus.

Kevyen liikenteen turvallisuutta ehdotetaan parannettavaksi alentamalla koulun kohdan nopeusrajoitusta 60 km/h -> 50 km/h. Nopeusrajoituksen havaittavuutta ehdotetaan parannettavaksi asentamalla nopeusrajoitusmerkit samaan varteen lapsia-varoituserkin kanssa. Lisäksi nopeusrajoitusta tuetaan maalaamalla nopeusrajoituksen alkamiskohtaan heräteraidat sekä nopeusrajoitus 50 km/h.



Kuva 16. Lanneveden koulun kohta on turvaton kevyelle liikenteelle. Ongelmana ovat huonot näkemät, korkeat ajonopeudet sekä tien kapeus

**5B Myllymäentie (mt 633) välillä Hietalahdentien liittymä –  
pysäköintialue**

Myllymäentien kevyen liikenteen väylä päättyy Hietalahdentien liittymään. Välille Hietalahdentie – pysäköintialue on muodostunut polku, jota käyttävät Hietalahden asuntoalueelta Kusiaislahden uimarannalle kulkevat.

Nykyisen polun kohdalle ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä, noin 30 metriä.

**6B Vt 13, voimalinjojen lähellä**

Kolkanlahdentien (pt 16841) liittymän luoteispuolella kahden kilometrin osuudella on hirvivaara-alue, jossa on tapahtunut yhteensä 10 onnettomuutta. Onnettomuuksista seitsemän oli hirvionnettomuuksia.

Valtatien näkemiä ehdotetaan parannettavaksi tekemällä näkemäraivauksia.

**7B Vt 13**

Valtatiellä 13 on tapahtunut tarkastelujakson 1996-2000 aikana yhteensä 118 onnettomuutta, joista 18 hirvieläinonnettomuuksia.

Valtatien näkemiä ehdotetaan parannettavaksi tekemällä näkemäraivauksia koko vt:n 13 osuudella.

**8B Paavontien (pt 16839) ja Sivulantien liittymä**

Paavontien Sivulantien liittymässä on tapahtunut yhteensä neljä onnettomuutta, joista kolme johti loukkaantumiseen. Loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista kaksi oli kevyen liikenteen onnettomuuksia. Sivulantien varrella sijaitsevia kevyttä liikennettä synnyttäviä kohteita ovat ala-aste, yläaste, lukio, uimahalli ja kirjasto.

Kevyen liikenteen turvallisuutta ehdotetaan parannettavaksi rakentamalla Paavontien ja Sivulantien liittymään korotettu liittymä.

**9B Vt 13, Koiralammentien (pt 16839) liittymä**

Valtatiellä 13 Koiralammentien liittymässä on tapahtunut yhteensä neljä omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista kaksi yksittäisonnettomuuksia, yksi kääntymis- ja yksi risteämisonnettomuuksia. Liittymän ongelmaksi on koettu huono välityskyky.

Koiralammentien liittymän välityskykyä ehdotetaan parannettavaksi rakentamalla väistötila valtatielle 13 Koiralammentien liittymään.



**10B Vt 13 välillä Koiralammentie (pt 16839) – Kolkanlahdentie (pt 16841)**

Valtatiellä 13 välillä Koiralammentie – Kolkanlahdentie on tapahtunut yhteensä kaksi omaisuusvahinkoon johtanutta hirvieläinonnettomuutta. Koiralammentien ja Kolkanlahdentien liittymien ongelmaksi on koettu valaistuksen puute.

Valtatielle 13 välille Koiralammentie – Kolkanlahdentien ehdotetaan rakennettavaksi valaistus.

**11B Vt:n 13 ja rampin 26529 liittymä**

Valtatiellä 13 rampin liittymässä on tapahtunut yhteensä neljä onnettomuutta, joista yksi johti loukkaantumiseen. Onnettomuuksista kaksi oli kääntymisonnettomuuksia. Liittymän ongelmaksi on koettu huono välitysky.

Valtatielle 13 rampin 26529 yläpään ehdotetaan rakennettavaksi väistötie.

**12B Vt:n 13 ja Laiturivaihteentien liittymä**

Valtatiellä 13 Laiturivaihteentien liittymässä on tapahtunut yhteensä kaksi omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista toinen oli kääntymisonnettomuus. Laiturivaihteentien varrella sijaitsee Kettukankaan teollisuusalue.

Valtatielle 13 Laiturivaihteentien liittymään ehdotetaan rakennettavaksi väistötie.

**13B Vt 13, Agrimarketin ja Ranta-Esson liittymä**

Ranta-Esson liittymä on erittäin laaja. Lisäksi Ranta-Esson pysäköintialue ja kevyen liikenteen väylä liittyvät toisiinsa.

Ranta-Esson liittymää ehdotetaan muotoiltavaksi uudelleen ja kevyen liikenteen väylän erottamista pysäköintialueesta välikaistalla.

**14B Vt 13, Paavon Portin kohta**

Paavon Portilla on huoltoasema, kahvila/ravintola sekä Paavon Sähkö. Liittymässä on väistötie ja oikealle kääntymiskaista. Paavon Portin liittymän ongelmaksi on koettu valaistuksen puute.

Liittymän havaittavuutta ehdotetaan parannettavaksi rakentamalla Paavon Portin kohdalle liittymävalaistus.

**15B Viitasaarentie (mt 6510)**

Viitasaarentien vartella Leppämäen ja Heikkilänmutkan alueella on uutta asutusta. Nykyinen valaistus loppuu Lehtotien liittymään.

Viitasaarentien valaistusta ehdotetaan jatkettavaksi terveyselivityksen Saarijärvi – Kumpu maantien 6510 parantaminen välillä Leppämäki – Notkola mukaisesti. Valaistus rakennetaan nykyisen valaistuksen päättymiskohdasta Rahkolantien (pt 16845) liittymään. Lisäksi Rahkolantien liittymä valaistaan.

**16B Kannonkoskentie (mt 648)**

Kannonkoskentiellä on tapahtunut yhteensä 20 onnettomuutta, joista neljä hirvieläinonnettomuuksia.

Kannonkoskentien näkemiä ehdotetaan parannettavaksi näkemäalueiden vesakoinnilla.

**17B Vt 13, Paavon Portin kohta**

Paavon Portin liittymä on koettu erittäin laajaksi. Liittymäluvan antamisen yhteydessä silloinen TVH on edellyttänyt liittymäsaarekkeen rakentamista.

Paavon Portin tonttiliittymä ehdotetaan muotoiltavaksi uudelleen. Lisäksi tonttiliittymää selkeytetään rakentamalla liittymäsaareke.

**18B Kannonkoskentie (mt 648), Mustikkakorven asuntoalueen kohta**

Kannonkoskentien valaistus loppuu Mustikkakorventien liittymään.

Kannonkoskentien valaistusta ehdotetaan jatkettavaksi Mustikkakorventien liittymän ohi Kannonkosken suuntaan. Lisäksi Mustikkakorventielle tulisi rakentaa liittymävalaistus.

**19B Vt 13, Asemantien liittymä**

Asemantien liittymään ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen alikulku.

**5.5 Toimenpideluokka III****1C Myllymäentie (mt 633) välillä pysäköintialue–Nurmelantien liittymä**

Myllymäentien varrella välillä pysäköintialue – Nurmelantien liittymä on ole-massa vanha tienpohja, joka palvelee Kusiaislahden uimarannalle menevää kevyttä liikennettä.

Välille pysäköintialue – Nurmelantie ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä vanhaa tiepohjaa hyödyntäen. Väylä rakennetaan sorapintaisena sekä vain kesäkäyttöä varten siten, että toteutettavalla väylällä ei suoriteta talvikunnossapitoa.

### **2C Vt 13, Paavontien (pt 16839) liittymä**

Valtatiellä 13 Paavontien liittymässä on kanavointi toteutettu ajoratamaa-lauksin. Liikennemäärät valtatiellä 13 liittymän kohdalla ovat noin 5 170 ajon./vrk ja Paavontiellä 4 500 ajo./vrk.

Liittymän merkitystä ehdotetaan korostettavaksi rakentamalla valtatie 13 kanavointi korotetuilla saarekkeilla.

### **3C Paavontie (pt 16839) välillä Matosalmentie – Ranta-Hänniläntie (pt 16837)**

Paavontien olemassa oleva kevyen liikenteen väylä/jalkakäytävä, Paavontien eteläpuolella on "epälooginen". Välillä vt 13 – Sivulantie jk-väylä, välillä Sivulantie – Matosalmentie yhdistetty jk+pp-väylä ja loppuosa välillä Matosalmentie – Ranta-Hänniläntie (pt 16837) jälleen jk-väylä.

Jalkakäytävää välillä Matosalmentie – Ranta-Hänniläntie ehdotetaan muutettavaksi liikennemerkein yhdistetyksi jk+pp-väyläksi. Lisäksi väylä tulisi kunnostaa.

### **4C Paavontie (pt 16839) välillä Herajärventie – Riihikiventie**

Paavontiellä välillä Herajärventie – Riihikiventie on tapahtunut tarkastelujakson aikana yhteensä seitsemän onnettomuutta, joista kolme loukkaantumiseen johtaneita kevyen liikenteen onnettomuuksia. Tieosuuden ongelmaksi on koettu kevyen liikenteen väylän puute.

Välille Herajärventie – Riihikiventie rakennetaan kevyen liikenteen väylä. Väylän rakentaminen on merkitty Keski-Suomen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuodelle 2002.

### **5C Vt 13, Myllymäentien (mt 633) liittymä**

Valtatien 13 Myllymäentien liittymän kanavointi on toteutettu ajoratamaa-lauksin. Liittymäalue valtatiellä on erittäin laaja. Liikennemäärät liittymän kohdalla vt:llä 13 ovat 5 170 – 6 000 ajon./vrk ja Myllymäentiellä 890 ajon./vrk.

Valtatien 13 kanavointi Myllymäentien liittymässä ehdotetaan toteutettavaksi korotetuilla saarekkeilla.





Kuva 17. Valtien 13 kanavointi Myllymäentien liittymässä ehdotetaan toteutettavaksi korotetuin saarekkein.

#### 6C Uuraistentie (mt 6304) välillä vt 13 - Kirjapainontie

Uuraistentiellä välillä vt 13 – Kirjapainontie on tapahtunut yhteensä viisi onnettomuutta, joista yksi loukkaantumiseen johtanut kevyen liikenteen onnettomuus. Välillä Kirjapainontie – Tarvaala on kevyen liikenteen väylä.

Uuraistentielle välille vt 13 – Kirjapainontie ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä, jolloin se liittyy luontevasti nykyiseen kevyen liikenteen väylään välillä Kirjapainontie - Tarvaala.

### **7C Koiralammentie (pt 16839) – vt 13 – Kolkanlahdentie (pt 16841)**

Välille Herajärventie – Riihikiventie rakennetaan vuonna 2002 kevyen liikenteen väylä. Väylän jatkaminen välille Koiralammentie/Riihikiventie – vt 13 – Kolkanlahdentie/Kolkanrinteentie on koettu tarpeellisenä. Kolkanlahdessa sijaitsee Kolkanlahden koulu, Kolkanrinteen palvelukeskus, Säätyläiskotimuseo, vesieläinpuisto, kappeli sekä hautausmaa, jotka kaikki synnyttävät kevyttä liikennettä. Lisäksi Koiralammentie ja Kolkanlahdentie sijaitsevat maisemanarvoalueella.

Välille Koiralammentie/Riihikiventie – vt 13 – Kolkanlahdentie/Kolkanrinteentie ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä tarveselvityksen Mannilan paikallistien 16839 ja valtatie 13 parantaminen välillä Museo – Kolkanlahti mukaisesti.

### **8C Linnantie (pt 16847)**

Linnantiellä on tapahtunut tarkastelujakson 1996-2001 aikana kaksi yksittäisönnettomuutta, joista toinen johti kuolemaan. Linnantien ongelmaksi on koetaan valaistuksen puute.

Linnantien valaistusta ehdotetaan jatkettavaksi Neuvarinmäentien liittymään saakka.

### **9C Vt 13 välillä Kirjapainontie – Uuraistentie (mt 6304)**

Valtatien 13 nykyinen kevyen liikenteen väylä päättyy Kirjapainontien liittymään. Uuraistentien varrella on uutta asutusta sekä Sara-ahon teollisuusalue.

Valtatielle 13 välille Kirjapainontie – Uuraistentie rakennetaan vuonna 2005 kevyen liikenteen väylä (merkitty Keski-Suomen tiepiiriin TTS:ssä vuodelle 2005).

### **10C Vt 13, Linja-autoaseman kohta**

Valtatiellä 13 Linja-autoaseman kohdalla on tapahtunut vuonna 1997 yksi kuolemaan johtanut kevyen liikenteen onnettomuus. Linja-autoaseman kohdalla, valtatie pohjoispuolella, sijaitsevalta asunto-alueelta oikaistaan keskustaan ko. kohdasta.

Valtatielle 13 linja-autoaseman kohdalle ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen alikulku.

### **11C Viitasaarentie (mt 6510)**

Viitasaarentien vartella Leppämäen ja Heikkilänmutkan alueella on uutta asutusta. Nykyinen kevyen liikenteen väylä päättyy Rinnekujan liittymään.

Viitasaarentien nykyistä kevyen liikenteen väylää ehdotetaan jatkettavaksi Rahkolantien (pt 16845) liittymään saakka.

**12C Vt 13, Uuraistentien (mt 6304) liittymä**

Valtatie 13 kanavointi Uuraistentien liittymässä on toteutettu ajoratamaalauksin. Uuraistentien liittymässä on tapahtunut yhteensä neljä omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista kolme risteämisonnettomuuksia. Liittymän liikennemäärät valtatiellä 13 ovat 3 260 – 6 000 ajon./vrk ja Uuraistentiellä 1 810 ajon./vrk.

Liittymän kanavointi ehdotetaan toteutettavaksi korotetuilla saarekkeilla.

**13C Vt 13, Mittaripolun kevyen liikenteen väylän kohta**

Valtatiellä 13 (Herajärven itäpuolella), Mittaripolun jatkeella olevan kevyen liikenteen väylän kohdalla valtatiellä 13 on tapahtunut tarkastelujakson 1996-2000 aikana yhteensä kaksi loukkaantumiseen johtanutta kevyen liikenteen onnettomuutta. Koulukeskuksen oppilaat käyttävät kevyen liikenteen väylää oikaisureittinä Herajärven asuntoalueelle.

Valtatielle 13 Herajärven itäpuolelle ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen alikulku.

**14C Kannonkoskentie (mt 648)**

Kannonkoskentie kevyen liikenteen väylää ehdotetaan jatkettavaksi Kissanankaantien liittymään saakka.

**15C Lanneveden kylän kohta, Lannevedentie (pt 16797) – Uuraistentie (mt 6304)**

Lannevedentie ja Uuraistentie koetaan olevan turvattomia kevyelle liikenteelle.

Lanneveden kylän kohdalle ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä.

**16C Uuraistentie (mt 6304), Satusuontien liittymä**

Satusuontieltä Uuraistentielle on koettu olevan huonot näkemät.

Satusuontien liittymää ehdotetaan siirrettäväksi noin 200 m Lanneveden suuntaan. Vanha liittymä katkaistaan.

**17C Paavontie (pt 16839), Harjaantumiskoulun kohta**

Paavontielle Harjaantumiskoulun kohdalla on tapahtunut yhteensä neljä onnettomuutta, joista yksi oli loukkaantumiseen johtanut kevyen liikenteen onnettomuus. Myös yksi omaisuusvahinkoon johtaneista onnettomuuksista oli kevyen liikenteen onnettomuus. Harjaantumiskoulun kohdan liikennejärjestelyt on koettu ongelmallisiksi.

Paavontielle Harjaantumiskoulun kohdalle tulisi tehdä liikejärjestelyiden parantamissuunnitelma.



### **18C Vt 13, Agrimarketin ja Ranta-Esson liittymä**

Ranta-Essolta valtatielle kääntyttäessä autoilijalla on paljon havainnoitavaa (valtatie liikenne, kevyt liikenne kevyen liikenteen väylällä sekä vastapäinen Agrimarketin liittymä). Agrimarketin liittymä ei ole kaavan mukainen, liittymälle on annettu vain väliaikainen liittymälupa.

Agrimarketin liittymän siirto rakennuksen toiseen päähän on suunnitelmissa ja tiesuunnitteluvaiheessa.

### **19C Nahkurintien ja vt:n 13 liittymä**

Valtatiellä 13 Nahkurintien liittymässä on tapahtunut yksi omaisuusvahinkoon johtanut kääntymisonnettomuus. Nahkurintien ajosuunnat on välillä vt 13 - Ilolantie erotettu välikaistalla. Välillä Ilolantie – Kauppakatu (torin kohta) Nahkurintie jatkuu maaliviivalla erotettuna.

Nahkurintietä ehdotetaan muutettavaksi ainoastaan sisääntulo liittymäksi, jolloin vain vt:ltä 13 Nahkurintielle ajo sallittaisiin ja toinen ajokaista katkais-  
taisiin liikenteeltä. Torialue suunnitellaan vuonna 2003.

### **20C Koulukeskus**

Koulukeskuksen piha-alueen koululaisten saattoliikenne koulun pihaan on koettu ongelmallisena. Ajoneuvoliikenne on rajattu liikennemerkkein vain osalle pihaa.

Koulukeskuksen piha-alueen liikennejärjestelyistä tulisi tehdä parantamissuunnitelma.

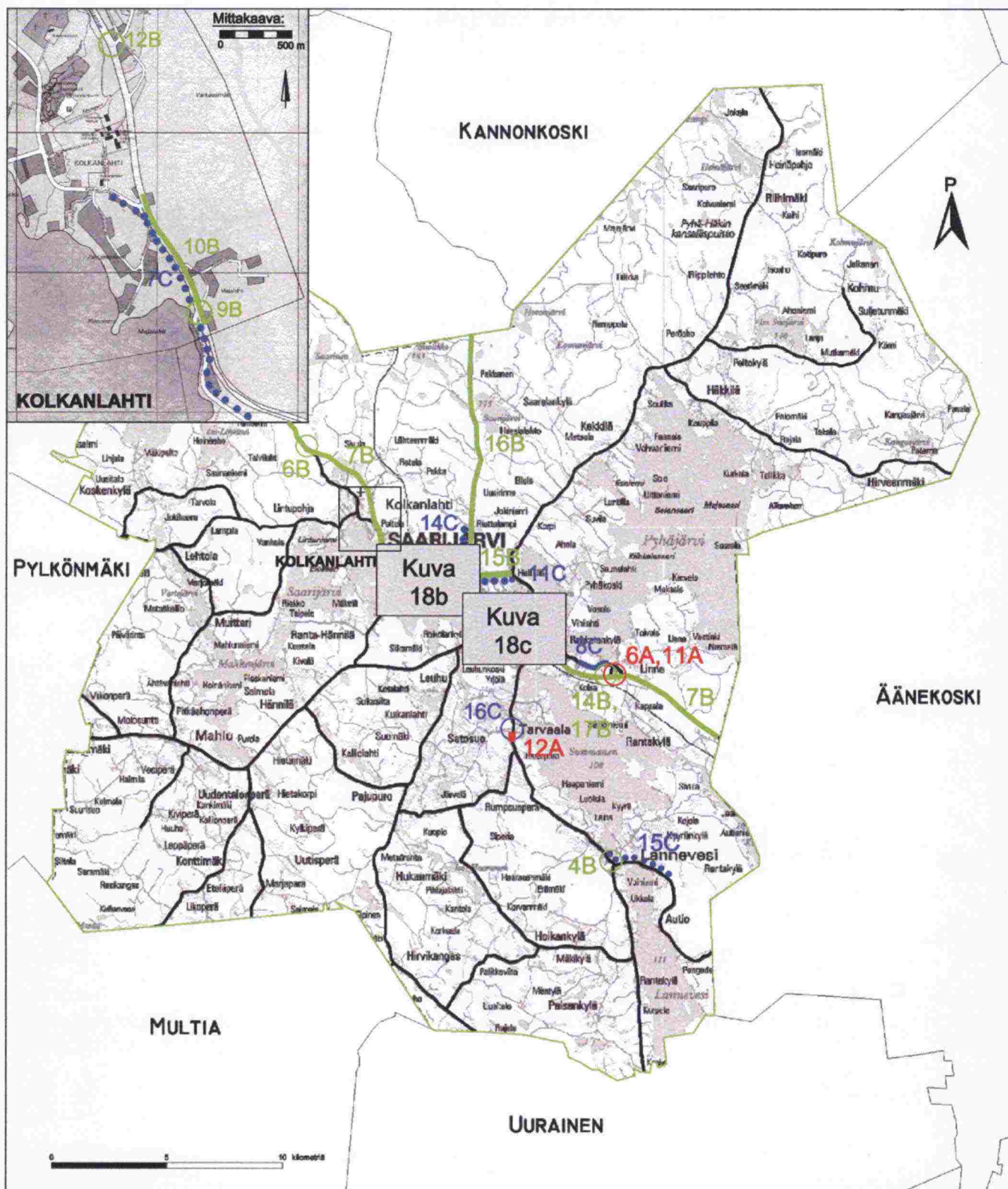
### **21C Linja-autoaseman ja Postin parkkipaikka**

Linja-autoaseman ja Postin liikennejärjestelyt on koettu ongelmallisiksi ja epäloogisiksi.

Linja-autoaseman ja Postin parkkipaikan liikennejärjestelyistä tulisi tehdä parantamissuunnitelma.

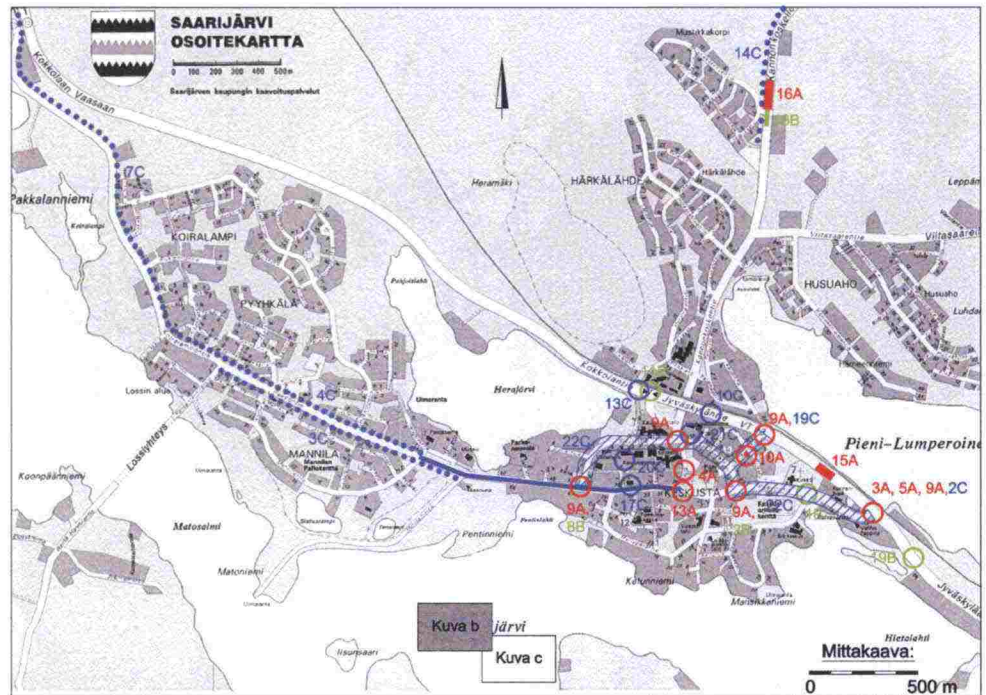
### **22C Kauppakatu – Nahkurintie – Sivulantie – Paavontie (pt 16839)**

Keskustaajaman alueelle välille Kauppakatu – Nahkurintie – Sivulantie sekä Paavontielle välille valtatie 13 - Kauppakatu tulisi tehdä kokonaisvaltainen idea- ja liikenteenrauhottamissuunnitelma, jolloin koko keskusta-alueelle saataisiin yhtenäinen taajamakuva.

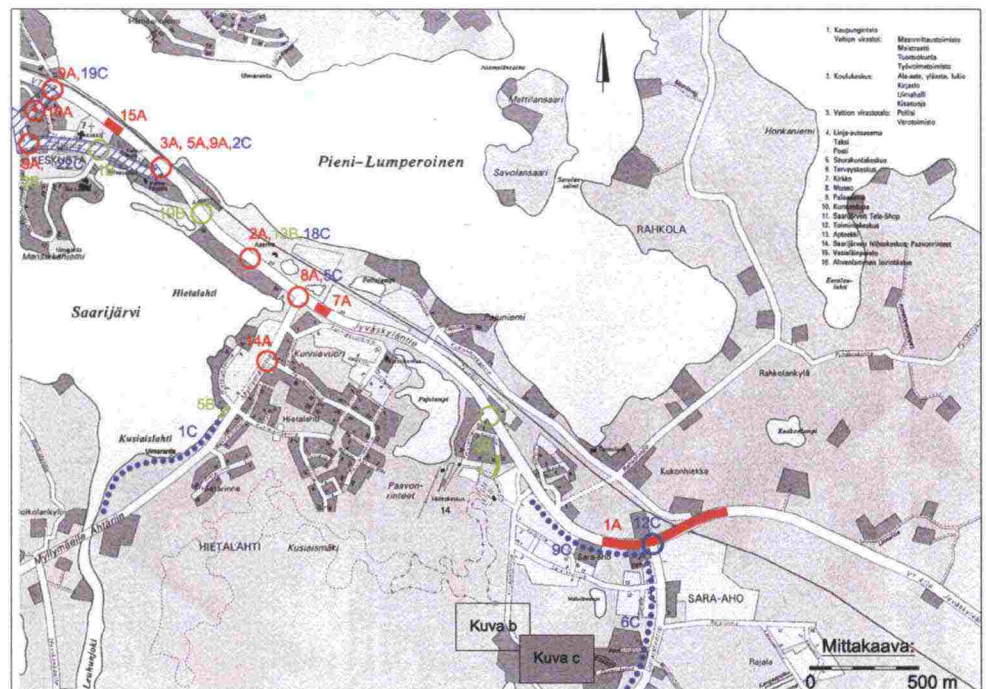


Kuva 18a. Toimenpiteet haja-asutusalueella





Kuva 18b. Toimenpiteet keskustaajamassa (taajaman länsiosa)



Kuva 18c. Toimenpiteet keskustaajamassa (taajaman itäosa)



## 5.6 Kustannukset

Parannustoimenpiteitä on suunnitelmassa esitetty yhteensä 57 kpl. Niiden kokonaiskustannukset ovat noin 4,7 milj. € (27,8 Mmk).

Yleisten teiden parannustoimenpiteitä on esitetty 39 kpl, joiden kustannukset ovat noin 2,9 milj. € (17,2 Mmk). Saarijärven kaupungin parannustoimenpiteitä on esitetty seitsemän kpl joiden kustannukset ovat noin 1,7 milj. € (10 Mmk). Tiehallinnon ja kaupungin yhteisiä parannustoimenpiteitä on esitetty yhteensä kahdeksan kpl, joiden kustannukset ovat noin 37 000 € (22 000 mk). Lisäksi kolmen parantamistoimenpiteen toteuttamisessa on mukana yksityinen.

### 5.6.1 Toimenpideluokka I

Ensimmäisen luokan toimenpiteillä vähennetään noin 20 000 € (118 000 mk) investoinneilla 0,23 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Tällöin ensimmäisen vuoden tuottoasteeksi saadaan 483 %.

### 5.6.2 Toimenpideluokka II

Toisen luokan toimenpiteillä 403 000 € (2,4 Mmk) investoinneilla vähennetään 0,22 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Ensimmäisen vuoden tuottoaste on 21 %.

### 5.6.3 Toimenpideluokka III

Kolmannen luokan toimenpiteillä voidaan vähentää noin 4,3 milj. € (25 Mmk) investoinneilla 0,17 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Ensimmäisen vuoden tuottoaste näillä toimenpiteillä on 1 %.

Taulukko 5. Toimenpideluokka I

**SAARIJÄRVI**  
**TOIMENPIDELUOKKA I**

Ensimmäisen vuoden tuottoaste > 100 % tai yksittäisen toimenpiteen hinta < 2 000 e

Tunn.	Kohde	Toimenpide	Heva. väh./v	Kust. e	Kustann. 1 000 mk	1. vuoden tuottoaste	Toteut. T=Tieh K=Kla	Huom.
1A	Vt 13 ja Kukonhiekantien (pt 16843) liittymä (to 135 etäisyys 220)	Nopeusrajoituksen lasku 80 km/h -> 60 km/h (to 134 etäisyys 3970 - to 135 etäisyys 320)	0,021	170	1	4 830,0	T	
2A	Vt 13, Agrimarketin liittymä ja Ranta-Esson liittymä (to 134 etäisyys 1550)	Kärkikolmion korvaaminen STOP-merkillä Agrimarketin liittymässä	0,026	340	2	2 990,0	T	
3A	Vt 13, Paavontien (pt 16839) liittymä (to 134 etäisyys 1043)	Nopeusrajoitusmerkin 60 km/h siirto 10-15 m Jyväskylän suuntaan (to 134 etäisyys 1055)	0,010	170	1	2 300,0	T	
4A	Lukiontie (mt 648), Lukion kohta	Suojatien rakentaminen parkkipaikan kohdalle (to 1 etäisyys 100)	0,016	340	2	1 840,0	T	
5A	Vt 13 ja Paavontien (pt 16839) liittymä (to 134 etäisyys 1043)	Nopeusrajoituksen 60 km/h maalaaminen vt:n 13 ajorataan molemmiin puoliin Paavontien liittymää	0,01	340	2	1150,0	T	
6A	Vt 13 ja Mäkeläntien (pt 16848) liittymä, Linna (vt 13 to 136 etäisyys 0)	Nopeusrajoituksen alentaminen Saarijärven suuntaan 100 km/h -> 80 km/h (to 135 etäisyys 3950 - 4146)	0,013	670	4	747,5	T	Nopeusrajoituksen lasku ei ole tarpeen jos liittymän katkaisu toteutetaan
7A	Vt 13 ja Myllymäentien (mt 633) liittymä (to 134 etäisyys 1932)	Nopeusrajoituksen alentaminen 80 km/h -> 60 km/h (to 134 etäisyys 2010 - 2100)	0,003	170	1	690,0	T	
8A	Vt 13 ja Myllymäentien (mt 633) liittymä (to 134 etäisyys 1932)	Nopeusrajoituksen 60 km/h maalaaminen vt:n 13 ajorataan molemmiin puoliin Myllymäentien liittymää	0,005	340	2	575,0	T	
9A	Keskustaajama: Paavontie (pt 16839), Kannonkoskentie (mt 648), Lukiontie (mt 648), Sivulantie, Nahkurintie ja Kauppakatu	<u>Aluenopeusrajoituksen 40 km/h maalaaminen ajorataan:</u> Paavontieellä lähellä vt:n 13 liittymää (pt 16839 to 1 etäisyys 10 m) ja Sivulantien liittymää (pt 16839 to 1 etäisyys 1450 m), mt:lla 648 molemmiin puoliin kiertoliittymää (mt 648 to 1 etäisyys 220 ja 240 m), Sivulantieellä lähellä Paavontien liittymää ja kiertoliittymän länsipuolelle, Kauppakadulla lähellä Paavontien liittymää ja kiertoliittymän itäpuolelle sekä Nahkurintieellä lähellä vt:n 13 liittymää	0,023	1680	10	529,0	T/K	
10A	Ilolantie	Torialueen erottaminen kadusta istutusruukuin	—	1680	10	—	K	
11A	Vt 13 ja Mäkeläntien (pt 16848) liittymä, Linna (vt 13 to 136 etäisyys 0)	Mäkeläntien liittymän katkaisu (pt 16848 to 1 etäisyys 0)	0,010	840	5	460,0	T	
12A	Uuraistentie (mt 6304), Tarvaalan kohta	Nopeusrajoituksen 60 km/h jatkaminen n. 300 m Lanneve- den suuntaan (mt 6304 to 5 etäisyys 600 - 895 m)	0,004	340	2	460,0	T	
13A	Paavontien (pt 16839) ja Lukiontien (mt 648) liittymä (pt 16839 to 1 etäisyys 959) / (mt 648 to 1 etäisyys 0)	Korotetun liittymän rakentaminen	0,082	11770	70	269,4	T	
14A	Myllymäentie (mt 633), Pajulammentien liittymä (mt 633 to 1 etäisyys 320 m)	Suojatien rakentaminen Myllymäentielelle Pajulammentien liittymään (kl-yhteys suojatielle valmiina)	0,002	340	2	230,0	T/K	
15A	Vt 13, Paavontien (pt 16839) liittymä (to 134 etäisyys 1043)	Nopeusrajoituksen alentaminen 80 -> 60 km/h (to 134 etäisyys 840 - 893)	0,001	340	2	115,0	T	
16A	Kannonkoskentie (mt 648), Mustikkakorven asuntoalueen kohta	Nopeusrajoituksen alentaminen 80 km/h -> 50 km/h (to 2 etäisyys 700-850)	0,001	340	2	115,0	T	
YHTEENSÄ			0,227	19870	118	483,4		

Taulukko 6. Toimenpideluokka II

## SAARIJÄRVI

## TOIMENPIDELUOKKA II

Ensimmäisen vuoden tuottoaste 6 - 100 % tai yksittäisen toimenpiteen hinta 2 000 -10 000 e

Tunn.	Kohde	Toimenpide	Heva. väh./v	Kust. e	Kustann. 1 000 mk	1. vuoden tuottoaste	Toteut. T=Tieh K=Kta	Huom.
1B	Paavontie (pt 16839), kirkon kohta (to 1 etäisyys 360)	Suojatiejärjestelyt Paavontien ja Urheilutien liittymässä, kl-yhteyden rakentaminen välille p-paikka- Paavontien suojatie (n. 5 m)	0,015	6730	40	86,3	T/K	
2B	Paavontien (pt 16839) ja Kauppakadun liittymä (pt 16839 to 1 etäisyys 670 m)	Liittymän korottaminen	0,023	11770	70	75,6	T/K	
3B	Pajurannantien ja vt 13 liittymä (to 134 etäisyys 3000)	Pajurannantien liittymän katkaisu, korvaavan yhteyden rakentaminen hiihtokeskuksen p-alueen kautta (n. 10 m)	0,008	5050	30	61,3	K	
4B	Uuraistentie (mt 6304), Lanneveden koulun kohta (to 4 etäisyys 600)	Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 50 km/h koulun kohdalla, nopeusrajoitusmerkin asennus lapsi-varoitusmerkin kanssa samaan varteen, nopeusrajoituksen tukeminen heräteraidoilla ja ajorataan maalatulla nopeusrajoituksella 50 km/h	0,002	1350	8	57,5	T	
5B	Myllymäentie (mt 633), välillä Hietalahdentien liittymä - parkkipaikka (to 1 etäisyys 610 - 640)	Kl-väylän rakentaminen, n. 30 m	—	4200	25	—	T	
6B	Vt 13, voimalinjojen lähellä (to 131 etäisyys 5500 - to 132 etäisyys 0)	Vesakoinnin tehostaminen vt:n näkemäalueilla n. 2 km	0,002	1850	11	41,8	T	
7B	Vt 13 (to 130 etäisyys 0 - to 137 etäisyys 0)	Vesakoinnin tehostaminen vt:n näkemäalueilla n. 35 km	0,040	29430	175	52,6	T	
8B	Paavontie (pt 16839) ja Sivulantien liittymä (to 1 etäisyys 1460)	Liittymän korottaminen	0,014	11770	70	46,0	T/K	
9B	Vt 13 ja Koiralammentien (pt 16839) liittymä (vt 13 to 133 etäisyys 2200)	Väistötien rakentaminen	0,008	8410	50	36,8	T	
10B	Vt 13, välillä Koiralammentie (pt 16839) - Kolkanlahdentie (pt 16841)	Valaistuksen rakentaminen: vt:lle 13, n. 1,3km (vt 13 to 133 etäisyys 950 - 2200)	0,028	33640	200	32,2	T	
11B	Vt 13 ja rampin 26529 to 012 liittymä (to 133 etäisyys 5810)	Väistötien rakentaminen	0,010	14300	85	27,1	T	
12B	Vt 13 ja Laiturivaihteentien liittymä (to 133 etäisyys 0)	Väistötien rakentaminen	0,005	8410	50	23,0	T	
13B	Vt 13, Agrimarketin liittymä ja Ranta-Esson liittymä (to 134 etäisyys 1550)	Ranta-Esson liittymän uudelleen muotoilu, kl-väylän erottaminen pysäköintialueesta	0,009	16820	100	20,7	Yksit.	
14B	Vt 13, Paavon Portin kohta (to 136 etäisyys 2750)	Liittymän valaiseminen (to 136 etäisyys 2570 - 2970), n. 400 m	0,005	10090	60	19,2	T	
15B	Viitasaarentie (mt 6510)	Valaistuksen jatkaminen Rahkolantien (pt 16845) liittymään saakka n. 1,8 km (mt 6510 to 880 -2640), Rahkolantien liittymän valaisu	0,018	48770	290	14,3	T	
16B	Kannonkoskentie mt 648 (to 1 etäisyys 0 - to 3 etäisyys 1965)	Vesakoinnin tehostaminen mt:n näkemäalueilla n. 11 km	0,003	9250	55	12,5	T	
17B	Vt 13, Paavon Portin kohta (to 136 etäisyys 2750)	Liittymän uudelleen muotoilu ja liittymäsaarekkeen rakentaminen	0,002	8410	50	9,2	T/Yksit.	
18B	Kannonkoskentie (mt 648), Mustikkakorven asuntoalueen kohta	Tievalaistuksen jatkaminen (to 2 etäisyys 540 - 740), Mustikkakorventien liittymän valaisu	0,001	5050	30	7,7	T/K	
19B	Vt 13, Asematien liittymä	Kevyen liikenteen alikulun rakentaminen (vt 13 to 134 etäisyys 1240 m)	0,027	168190	1 000	6,2	T	
YHTEENSÄ			0,220	403490	2 399	21,3		



**SAARIJÄRVI**  
TOIMENPIDELUOKKA III

Ensimmäisen vuoden tuottoaste < 6 % tai yksittäisen toimenpiteen hinta > 10 000 e

Tunn.	Kohde	Toimenpide	Heva. väh./v	Kust. e	Kustann. 1 000 mk	1. vuoden tuottoaste	Toteut. T=Tieh K=Kta	Huom.
1C	Myllymäentie (mt 633), välillä parkkipaikka - Nurmelahtien liittymä (to 1 etäisyys 680 - 1450)	Ki-väylän rakentaminen sorapintaisena vanhan tiepohjan päälle, n. 770 m	0,003	20180	120	5,8	T	
2C	Vt 13 ja Paavontien (pt 16839) liittymä (to 134 etäisyys 1043)	Kanavoinnin rakentaminen korotetuina saarekkein	0,017	117730	700	5,6	T	
3C	Paavontie (pt 16839), välillä Matosalmentie - Ranta-Hänniläntie (pt 16837)	Jalkakäytävän kunnostus ja muuttaminen ki-väyläksi, n. 1,3 km (to 1 etäisyys 1970 - 3220)	0,009	84090	500	4,1	T	
4C	Paavontie (pt 16839), välillä Herajärventie - Riihikiventie (to 1 etäisyys 2170 - 4200)	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen, n. 2 km	0,025	302740	1 800	3,2	T	
5C	Vt 13 ja Myllymäentien (mt 633) liittymä (to 134 etäisyys 1932)	Kanavoinnin rakentaminen korotetuina saarekkein	0,008	117730	700	2,6	T	
6C	Uuraistentie (mt 6304), välillä vt 13 - Kirjapainontie (to 5 etäisyys 3890 - 4690)	Ki-väylän rakentaminen, n. 800 m	0,007	109320	650	2,5	T	
7C	Koiralammentie (pt 16839) - vt 13 - Kolkalahdentie (pt 16841)	Ki-väylän rakentaminen välille Riihikiventie (Koiralammen- tie) - Kolkalahdentie (Kolkalahdentie), n. 2,5 km (pt 16839 to 1 etäisyys 4200 - 5593) (vt 13 to 133 etäisyys 1150 - 2000) (pt 16841 to 1 etäisyys 0 - 300)	0,024	386830	2 300	2,4	T	
8C	Linnantie (pt 16847)	Valaistuksen jatkaminen Linnan kylän kohdalle, pituus n. 1,3 km (pt 16847 to 1 etäisyys 880 - 2180)	0,002	33640	200	2,3	K	
9C	Vt 13, välillä Kirjapainontie - Uuraistentie (mt 6304) (to 134 etäisyys 3430 - to 135 etäisyys 0)	Ki-väylän rakentaminen, n. 640 m	0,005	92500	550	2,1	T	Keski-Suomen tiepiirin TTS, v. 2005
10C	Vt 13, Linja-autoaseman kohta	Ki-aliikulun rakentaminen (vt 13 to 134 etäisyys 150)	0,008	168190	1 000	1,8	T	
11C	Viitasaarentie (mt 6510)	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille Rinnekuja - Rahkolantie (pt 16845), pituus n. 1,6 km (mt 6510 to 880 - 2640)	0,01	218640	1 300	1,8	T	
12C	Vt 13 ja Uuraistentien (mt 6304) liittymä	Kanavoinnin rakentaminen korotetuina saarekkein	0,004	117730	700	1,3	T	
13C	Vt 13, Mittaripolun kevyen liikenteen väylän kohta	Kevyen liikenteen alikulun rakentaminen (vt 13 to 133 etäisyys 5750)	0,004	168190	1 000	0,9	T	
14C	Kannonkoskentie (mt 648)	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille Mustikka- korpi - Kissankankaantie liittymä, pituus n. 1,7 km (mt 648 to 480 - 2080)	0,002	235460	1 400	0,3	T	
15C	Lanneveden kylän kohta, Lannevedentie (pt 16797) - Uuraistentie (mt 6304)	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille Autontien liittymä (Lannevedentie) - Lanneveden koulun liittymä (Uuraistentie), pituus n. 3 km (pt 16797 to 1 etäisyys 0-2400 - mt 6304 to 4 etäisyys 0-600)	0,003	403650	2 400	0,3	T	
16C	Uuraistentie (mt 6304), Satosuontien liittymä	Satosuontien liittymän siirto n. 200 m Lanneveden suuntaan, vanhan liittymän katkaisu (mt 6304 to 5 etäisyys 1000)	0,004	1681870	10 000	0,1	K	
17C	Paavontie (pt 16839), Harjaantumiskoulun kohta (to 1 etäisyys 1240)	Parantamissuunnitelman tekeminen	0,009	—	—	—	T/K	
18C	Vt 13, Agrimarketin liittymä ja Ranta-Esson liittymä (to 134 etäisyys 1550)	Liittymän porrastaminen (Agrimarketin liittymän siirto toiseen päähän rakennusta)	0,017	—	—	—	T / Yksit.	Suunnittelu käynnissä
19C	Nahkurintien ja vt 13 liittymä (to 134 etäisyys 380)	Nahkurintien liittymän muuttaminen sisääntuloliittymäksi	0,003	—	—	—	K	Torisuunnitelma
20C	Koulukeskus	Piha-alueen parantamissuunnitelman tekeminen	—	—	—	—	K	
21C	Linja-autoaseman ja Postin parkkipaikka	Parantamissuunnitelman tekeminen	—	—	—	—	K	
22C	Kauppakatu-Nahkurintie-Sivulantie-Paavontie(pt 16839)	Idea- ja liikenteen rauhoittamissuunnitelman laatiminen	0,002	—	—	—	T/K	
YHTEENSÄ			0,166	4258490	25 320	1,2		

Taulukko 7. Toimenpideluokka III

## 5.7 Toimenpiteiden vaikutukset

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden tehokkuutta arvioidaan henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemisellä eli säästyvillä henkilövahinko-onnettomuuskustannuksilla.

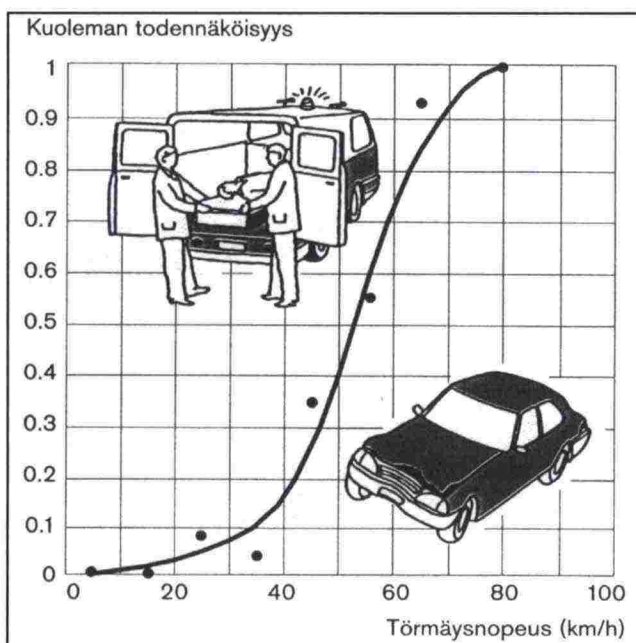
Taloudellisesti tehokkaimpia ovat pienin kustannuksin toteutettavat toimenpiteet mm. nopeusrajoitusten alentamiset, näkemien parantamiset, liikenteen ohjaustoimenpiteet ja suojatiejärjestelyt (korotetut ja saarekkeelliset suojatiet). Myös vilkkaasti liikennöityjen teiden valaiseminen on tehokas toimenpide.

Saarijärven kaupunkiin esitettävät toimenpiteet, niiden alustavat kustannusarviot sekä henkilövahinko-onnettomuusvähenemät esitetään taulukoissa sivuilla 55-57.

### 5.7.1 Nopeusrajoitusten alentaminen

Ajonopeuksilla on ratkaiseva merkitys erityisesti kevyen liikenteen turvallisuudelle. Nopeuksilla on merkitystä sekä onnettomuuksien määrään, että onnettomuuksien vakavuuteen. Kevyen liikenteen ja autojen välisistä onnettomuuksista 80–90 % tapahtuu taajamissa. Taajamanopeuksien aleneminen keskimäärin 1 km/h on vähentänyt onnettomuuksien määrää 2-4 %. Jos auton nopeus on onnettomuushetkellä 60 km/h, jalankulkija kuolee noin 70 % todennäköisyydellä. Jalankulkijan vahingoittumisaste pienenee jyrkästi törmäysnopeuden alentuessa. Ajonopeuden vaikutus kuoleman todennäköisyyteen esitetään kuvassa 19.

Taajaman nopeusrajoituksen ollessa 50 km/h tai korkeampi, tasa-arvoisesta risteyksestä on varoitettava erikseen tienristeysmerkillä tai risteävälle tielle on asennettava väistämisvelvollisuutta osoittava merkki ts. kärkikolmio tai stop-merkki. Merkitsemiseen on varattu aikaa vuoden 2001 loppuun.



Kuva 19. Ajonopeuden vaikutus kuoleman todennäköisyyteen



### 5.7.2 Näkemien parantaminen

Turvallisuutta voidaan lisätä järjestämällä riittävän hyvät näkemät liittymissä ja suojateiden läheisyydessä. Istutukset tulee valita siten, että ne eivät kasvaessaan muodostu näkemäesteeksi. Samoin aurauslumen kasaamista liittymäalueille ja suojateiden läheisyyteen tulisi välttää. Koulujen liittymien näkemät sekä näkemät suojateille tulisi tarkistaa joka vuosi. Näkemien tarkistamisen voi suorittaa esim. koulun talonmies/vahtimestari ennen koulujen alkamista syksyllä.

### 5.7.3 Liikenteen ohjaustoimenpiteet

Liikenteen ohjauslaitteita ovat mm. liikennemerkkit ja tiemerkinnot. Liikenteen ohjauksella vaikutetaan ennen kaikkea liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Liikenteen ohjauksella annettavan tiedon tulee olla helposti havaittavaa ja ymmärrettävää.

**Liikennemerkkien** avulla selkeytetään liikennejärjestelyjä ja annetaan tietoa kuljettajalle miten ko. kohdassa tulee käyttäytyä. Liikennemerkkejä ei pitäisi olla liikaa, mutta riittävästi. Liikennemerkkejä voidaan asentaa mahdollisuuksien mukaan valaisinpylväisiin tai muihin liikennemerkkipylväisiin, jolloin merkkien havaittavuus paranee. Liikennemerkkit tulisi pitää kunnossa ja puhtaina läpi vuoden.

**Viitoituksen** tulisi olla selkeä ja yksiselitteinen. Kun viitoitus on epäselvä vieraspaikkakuntalainen autoilija kiinnittää huomiota liikaa reitin valintaan ja muu liikenne jää huomioimatta.

**Tiemerkinnöillä** voidaan liikenneympäristön selkeyttä parantaa huomattavasti. Vaikka merkinnot ovat jään ja lumen peitossa, niistä on kuitenkin hyötyä suurimman ajan vuodesta.

### 5.7.4 Suojatiejärjestelyt

Suojatien havaittavuutta voidaan parantaa siirtämällä suojatiemerkit lähemmäs suojatietä ja lisäämällä suojatiemerkkeihin herätevarret. Rakenteelliset keinot ovat varmempi tapa hillitä ajonopeuksia kuin pelkät liikennemerkkit:

**Keskisaareke** on yleisin turvallisuutta parantava rakenne suojatien yhteydessä. Saarekkeen tehtävä on turvata kevyttä liikennettä mahdollistamalla ajoradan ylittäminen kahdessa vaiheessa sekä osittain hidastaa autoliikenteen nopeutta. Saarekkeen ja suojatien havaittavuutta voidaan parantaa lisäämällä myös suojatiesaarekkeelle suojatiemerkit.

**Töyssy** on tehokkaimpia nopeudenalentamiskeinoja. Se soveltuu parhaiten hyvin pieniin taajamiin ja asutokaduille, joissa se saattaa riittää ainoaksi toimenpiteeksi turvallisuuden parantamisessa.

**Korotettuja suojateitä** suositellaan käytettäväksi taajamakeskustoissa ja asuntoalueilla. Kauppakaturaksoilla ne korostavat kevyen liikenteen ylityskohtia ja alentavat ajonopeuksia. Korotetut suojatiet ovat töyssyjä suositeltavampia hidastimia, koska ne parantavat kevyen liikenteen mukavuutta ja suojatie on ymmärrettävä syy ajonopeuden hidastamiseen.



**Kavennettu suojatie** alentaa ajonopeuksia, lisää suojatien havaittavuutta ja lyhentää kevyen liikenteen ylitystä. Kavennus tehdään yhtä suurena ajoradan molemmilta reunoilta. Kavennus mitoitetaan yleensä siten, että kuorma-auto ja henkilöauto mahtuvat kohtaamaan sen kohdalla nopeudella 30 km/h. Ajoradan leveys on kavennuksen kohdalla enintään 5 m. Pienillä liikennemäärillä pelkän kavennuksen käyttö (ei korotuksia) ei juurikaan alenna autojen nopeuksia. Yksittäistä kavennuskohtaa voidaan tehostaa istutuksin ja reunaestein (pollarit).



Kuva 20. Korotettu suojatie

## 6. LIIKENNEKASVATUS-, VALISTUS- JA TIEDOTUSSUUNNITELMA



### Tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemassa "Liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001-2005" on esitetty pitkän ja lyhyen aikavälin liikenneturvallisuustyön tavoitteet. Pitkällä aikavälillä tavoitteina ovat liikenneturvallisuuden arvostuksen parantaminen, liikenteen kasvun hillintä ja teknologisten innovaatioiden hyödyntäminen. Lyhyellä aikavälillä (vuosina 2001-2005) liikenneturvallisuuden arvostusta pyritään lisäämään liikenneturvallisuusvision avulla. Liikenneturvallisuusvisiossa liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteena on ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti tieliikenteessä. Liikenneturvallisuusvisiolle haetaan poliittista sitoutumista, jonka uskotaan lisäävän liikenneturvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin suuntautuvaa rahoitusta ja resursseja. Sitoutuminen liikenneturvallisuustavoitteisiin ja -työhön merkitsee myös sitä, että liikenneturvallisuus otetaan yhtenä elementtinä huomioon kaikessa alue- ja yhdyskuntarakennetta koskevassa suunnittelussa ja toiminnassa. Käytännössä tämä näkyy esimerkiksi siten, että liikenneturvallisuus sisällytetään osaksi laatu- ja johtamisjärjestelmiä kuin myös kaikkea normaalia suunnittelutoimintaa. Tällöin liikenneturvallisuus on yksi tarkasteltava osatekijä uusien asuinalueiden suunnittelussa siinä missä palvelujen sijainti ja riittävyys.

Liikenneturvallisuusvisio ei voi toteutua pelkästään parantamalla liikenneympäristöä teknisin tai maankäytön suunnittelun toimenpitein. Suuri osa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista johtuu muista kuin liikenneympäristön puutteista. Tyypillisiä syitä onnettomuuksiin ovat kuljettajan väärä tilannenopeus keliolosuhteisiin nähden, väsymys, alkoholi, piittaamattomuus. Siksi liikenneturvallisuusvision toteutumistavoite vaatii tuekseen liikennekasvatusta, -valistusta ja -tiedotusta.

Liikennekasvatuksella ja -valistuksella pyritään vaikuttamaan ihmisten käyttäytymiseen liikenneturvallisuutta parantavasti. Liikennekasvatus voidaan rinnastaa tapakasvatukseen – hyviin tapoihin kuuluu asiallisuus, kohteliaisuus ja toisten huomioon ottaminen. Hyvät tavat opitaan jo lapsena ja ne ohjaavat koko eliniän käyttäytymistämme. Liikennekasvatus, -valistus ja -tiedotustyö jatkuu kaikissa elinkaaren vaiheissa painotuksien vaihdellessa ikäryhmittäin. Lasten kohdalla korostetaan perussääntöjen opettamista liikumisessa, vanhempien osalta heidän antamansa esimerkin merkitystä lasten käyttäytymisessä. Ikäihmisten kohdalla merkittäviä asioita puolestaan ovat lääkkeiden ja sairauksien vaikutus liikkumiseen, tiedottaminen seniori-autokouluista, apuvälineiden merkitys ja yhteiskunnallisten tukipalvelujen saatavuus.



Liikenneturvallisuustyö mielletään helposti vain poliisille, tekniselle sektorille ja koululle kuuluvaksi työksi. Kuitenkin monet hallintokunnat tekevät jo nykyisin liikennekasvatustyötä merkittävästi. Tarkoituksena ei olekaan vähentää jo tehtävän työn merkitystä tai lopettaa sitä. Tämän suunnitelman tavoitteena on lisätä liikenneturvallisuustyön vaikutuksia kannustamalla hallinnonalojen väliseen yhteistyöhön.

### **Vaikutukset**

Liikenneturvallisuustyön vaikutuksia voidaan arvioida määrällisesti esimerkiksi seuraamalla henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähene mistä. Onnettomuuksien määrää arvioidaan valtakunnalliseen onnettomuusrekisteriin vietyjen poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien perusteella. Onnettomuusvähenemän seuraaminen ei kuitenkaan kerro koko tilannetta. Rekisterin ulkopuolelle jäävät kaikki ne onnettomuudet, joita ei ole poliisille ilmoitettu. Rekisteröimättömiä onnettomuuksia ovat esimerkiksi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaatumistapaturmat. Kaatumisonnettomuuksien määrä ei ole vähäinen, arviolta 70000 onnettomuutta / vuosi Suomessa. Kaatumisonnettomuuksien kansantaloudellinen merkitys on suuri. Yhden kaatumisonnettomuuden kustannukset yhteiskunnalle ovat noin 36 000 mk ( Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaatumistapaturmat, 2000, s77 ). Liikenneturvallisuustyön keinot vaikuttavat myös kaatumisonnettomuuksiin lieventäen tai vähentäen niitä.

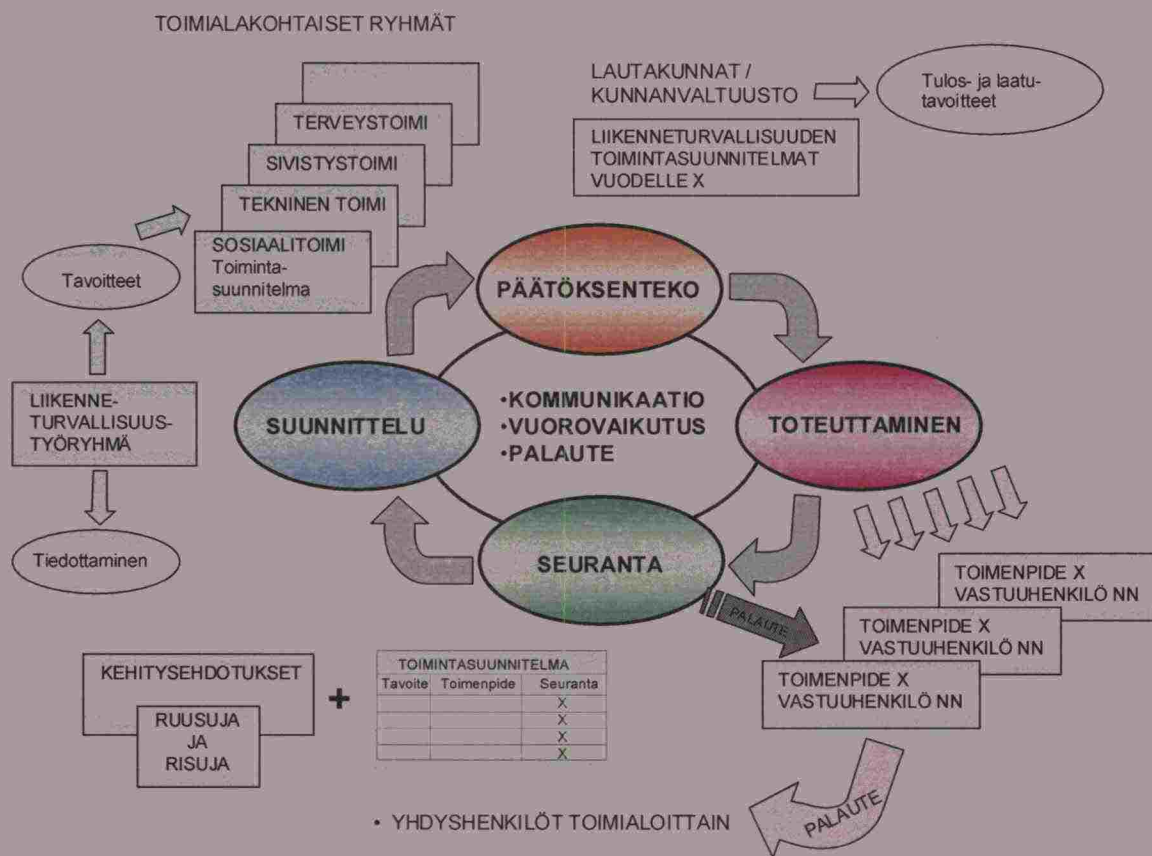
Samat toimenpiteet, joita tehdään liikenneturvallisuuden parantamiseksi, parantavat hyvinvointia ja viihtyisyyttä asuinympäristössämme. Hyvinvoinnin ja viihtyisyyden parantumista on vaikeaa mitata määrällisiin menetelmin, koska ne perustuvat enemmänkin koettuun liikenneturvallisuuteen. On vaikeaa mitata, kuinka arvokasta rahamääräisesti ovat lasten turvalliset kulkureitit ja turvallisuuden tunne liikuessa. Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen avulla voidaan parantaa esimerkiksi ikääntyneiden kotona asumisen edellytyksiä.

Kestävän kehityksen mukaiset maankäyttöratkaisut ja yhdyskunnan toiminta ovat nykyisin yleisesti hyväksytyjä ja tunnustettuja suunnittelu- ja toimintaperiaatteita. Liikenneturvallisuustavoitteilla ja kestäväällä yhdyskuntarakenteella on samansuuntaiset pyrkimykset.

### **Liikenneturvallisuustyön organisointi kuntatasolla**

Yhtenä liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on jäsentää paikkakunnalla tehtävää liikenneturvallisuustyötä yhteentoimivaksi kokonaisuudeksi (kuva 21). Liikenneturvallisuuden parantamiseen vaikuttaa kaikkien hallintokuntien toiminta. Parempaan ja vaikuttavampaan lopputulokseen päästään eri hallintokuntien samansuuntaisella toiminnalla. Yhteistyön edistämiseksi perustetaan liikenneturvallisuustyöryhmä, jossa eri hallinnonalojen ja asiantuntijatahojen edustajat tapaavat kerran kaksi vuodessa toisiaan. Muilta osin liikenneturvallisuustyön koordinoinnissa voidaan käyttää organisaatioissa jo olemassa olevia rakenteita.





Kuva 21. Hallinnonalojen yhteinen liikenneturvallisuustyöryhmä.

## Liikenneturvallisuustyöryhmä

Liikenneturvallisuustyöryhmän rooli on ennen kaikkea koordinoiva. Liikenneturvallisuustyöryhmän muodostavat hallintokunnittain nimetyt edustajat, 1-2 luottamushenkilöä ja mahdolliset yhteistyötahot joko vakituisesti tai vierailijoina. Yhteistyötahoina voivat olla esimerkiksi poliisi, Tiehallinto ja Liikenneturva. Liikenneturvallisuustyöryhmä määrittelee liikenneturvallisuustyön tavoitteet vuosittain edellisvuoden palautteen, kokemusten ja seurannan perusteella. Tavoitteet voivat olla määrällisiä tai toiminnallisia. Tavoitteita tukevien käytännön toimenpiteiden suunnittelusta ja toteuttamisesta vastaavat toimialakohtaiset ryhmät. Toimintasuunnitelmien sisältöä on käsitelty tarkemmin seuraavassa luvussa. Liikenneturvallisuustyöryhmässä olevat hallintokuntien edustajat toimivat samalla yhdyshenkilöinä työryhmän ja hallintokuntien välillä. Heidän kautta tavoitteet välittyvät hallintokunta-kohtaisiin toimintasuunnitelmiin. Liikenneturvallisuustyölle voidaan määrittellä teema, johon minäkin vuonna keskitytään ns. normaalitoiminnan lisäksi. Vuosittaisten tai kausittaisten teemojen käyttäminen edistää osaltaan hallinnonalojen välistä yhteistyötä ja lisää liikenneturvallisuustyön näkyvyyttä. Yhteisten teemojen ympärille on helpompi yhdessä organisoida erilaisia tapahtumia ja ajoittaa toteuttaminen tietylle ajankohdalle. Usean hallinnonalan toimiessa samanaikaisesti yhteisen teeman ympärillä on toiminta näkyvämpää ja siten myös vaikutuksiltaan tehokkaampaa.

## Päätöksenteko

Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen kehittäminen etenee ensin hallinnonaloittaisissa lautakunnissa. Toimintasuunnitelmat ja yhdyshenkilöt liikenneturvallisuustyöryhmään on hyvä käsitellä lautakunnassa. Lautakuntakäsittely varmistaa sitoutumisen tuomalla liikenneturvallisuustyölle asetetut tavoitteet konkreettisina toimenpiteinä osaksi hallinnonalan tulostavoitteita. Lautakunnan nimeämille yhdyshenkilöille osoitetaan samalla henkilötöaika ja tarvittavia resursseja käytettäväksi liikenneturvallisuustyöhön. Lautakuntakierroksen jälkeen liikenneturvallisuussuunnitelma (liikennetekniset toimenpiteet + liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimintasuunnitelmat) hyväksytään kunnanvaltuustossa, jolloin liikenneturvallisuudelle asetetut tavoitteet ovat virallisesti osa kaupungin laatu- ja tulostavoitteita.

## Toteuttaminen

Käytännössä liikenneturvallisuustyö muodostuu monista yksittäisistä toimenpiteistä. Mitä selkeämpiä toimintasuunnitelmat ovat, sitä todennäköisemmin ne toteutuvat.

## Seuranta ja tiedottaminen

Tavoitteiden asettamisen lisäksi työryhmän toimintaan kuuluu seuranta. Toiminta ilman seurantaa ei pitkän päälle ole kenenkään etu. Ne, jotka liikenneturvallisuustyötä käytännössä tekevät tarvitsevat toiminnalleen tukea, kannustusta ja arvostusta. Mikäli toimintaa ei seurata, ei sitä välttämättä arvostetakaan yhtä paljon ja mahdollisuudet toiminnan kehittämiseen heikenevät. Hallintokunta-kohtaisten toimintasuunnitelmien toteutumisesta tehdään vuosittain yhteenveto. Hallinnonalojen edustajat voivat toimia palautteen kerääjinä ja välittäjinä sekä seurata vuosittaisten toimintasuunnitelmien toteutumista. Liikenneturvallisuustyöryhmä kokoaa yhteen tulokset ja vaikutukset ja vastaa tiedottamisesta. Tiedottamisen kohderyhmiä turvallisuustyötä tekevien ohella ovat poliittiset päättäjät ja asukkaat. Tiedottamisella on kaksi tärkeää tehtävää: informatiivinen ja julkinen. Informatiivinen merkitys pitää sisällään sen, että jokaisella liikenneturvallisuustyöhön osallistuneella on mahdollisuus saada tietoa toiminnan tuloksista. Toisaalta tiedottaminen tuloksista ja vaikutuksista antaa poliittiselle päätöksenteolle informaatiota päätöksenteon tueksi. Tiedottamisen avulla varmistetaan toiminnan avoimuus ja julkisuus. Julkisuus vaikuttaa liikenneturvallisuustyön arvostukseen positiivisesti. Siksi liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehdyistä ponnisteluista ja onnistumisista kannattaa tiedottaa laajasti ja näkyvästi. Julkisuutta voidaan hyödyntää myös huomion kiinnittämiseksi paikallisiin liikenneturvallisuuden ongelmakohtiin.

## Toimintasuunnitelman sisällöstä ja luonteesta

### *Miksi toimintasuunnitelma tehdään?*

Hyvätkin suunnitelmat jäävät helposti hyllyyn pölyttymään ja sen välttämiseksi tehdään toimintasuunnitelma. Toimintasuunnitelma pitää sisällään konkreettiset ensimmäiset askeleet liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamiseksi hallintokunnittain esitettynä. Suunnitelmat voidaan hyväksyä hallinnonalan toiminnasta vastaavassa lautakunnassa, jolloin ne voidaan sisällyttää osaksi hallinnonalan vuosittaisia laatu- ja tulostavoitteita. Lautakuntakäsittelyn lisäksi hallinnonalojen toimintasuunnitelmat voidaan koota yhteen ja hyväksyä valtuustossa koko kaupunkia koskeva toimintasuunnitelma.

### *Mitä se pitää sisällään?*

Toimintasuunnitelmassa esitetään selkeästi ilmaistuja käytännön toimenpiteitä. Jokaisen toimenpiteen osalta yksilöidään tavoite eli mihin toimenpiteellä pyritään. Lisäksi toimintasuunnitelmaan kirjataan suunniteltu ajoitus, mahdolliset yhteistyötahot toteuttamisessa ja nimetään vastuuhenkilö. Toimenpiteiden selkeä määrittely helpottaa liikenneturvallisuustyön laatu- ja tulostavoitteiden seurantaa.

### *Toimintasuunnitelmassa esitettävien toimenpiteiden luonteesta*

- ideat ja tavoitteet realistiselle pohjalle – organisaatioiden oltava kykeneviä kuljettamaan ideoitaan itse eteenpäin
- selkeistä, konkreettisista toimenpiteistä sopiminen hallinnonalojen välisen yhteistyön käynnistämiseksi – mahdollisuuksien mukaan myös kuntien välisen yhteistyön mahdollisuudet

Eri hallinnonalat tuntevat itse parhaiten tekijänsä ja toimintatapansa – toimintasuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat tekijöidensä näköisiä. Toimenpiteiden toteuttamisessa pyritään mahdollisuuksien mukaan hyödyntämään olemassa olevia verkostoja ja toimintatapoja. Tiedottamista ja koulutusta voidaan toteuttaa esimerkiksi henkilökunnan yhteisissä kuukausi- tms kokouksissa, vanhempainilloissa, vammaisneuvostoissa jne.

### *Avoimuus ja vuorovaikutteisuus*

Toimintasuunnitelma pitää olla helposti kaikkien organisaatiossa työskentelevien saatavilla joko sähköisessä muodossa tai paperilla. Henkilöstöllä pitää myös olla mahdollisuus antaa toimintasuunnitelmasta palautetta joko kritiikkinä, kannustuksena tai kehittämis ehdotuksina. Paitsi työntekijöiden palaute myös asiakkaiden antaman palautteen kerääminen on tärkeää. Palautteen keruu asiakkailta mahdollistaa onnistuneiden ideoiden kierrättämisen. On tärkeää, että toimintasuunnitelman ja tavoitteiden toteutumisesta tiedotetaan ja annetaan palautetta henkilökunnalle.



Yhtenä liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on jäsentää paikkakunnalla tehtävää liikenneturvallisuustyötä yhteentoimivaksi kokonaisuudeksi. Liikenneturvallisuuden parantamiseen vaikuttaa kaikkien hallintokuntien toiminta. Parempaan ja vaikuttavampaan lopputulokseen päästään eri hallintokuntien samansuuntaisella toiminnalla. Yhteistyön edistämiseksi perustetaan liikenneturvallisuustyöryhmä, jossa eri hallinnonalojen ja asiantuntijatahojen edustajat tapaavat kerran kaksi vuodessa toisiaan. Muilta osin liikenneturvallisuustyön koordinoinnissa voidaan käyttää organisaatioiden jo olemassa olevia rakenteita.

### **Liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen nykytila Saarijärvellä**

Liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen nykytilaa arvioitiin puhe- linhaastattelujen avulla. Haastatelluilta tiedusteltiin nykyisin käytössä olevia tapoja ja käytäntöjä. Samalla kartoitettiin alustavasti olemassa olevia verkostoja, joita tulevaisuudessa voisi hyödyntää enemmänkin liikennekasvatuksessa, -valistuksessa ja -tiedotuksessa. Seuraavassa on nykyistä liikenneturvallisuustyötä tarkasteltu ihmiselämän elinkaaren mukaisesti "vauvasta vaariin".

Äitiysneuvola lainaa lasten turvaistuimia ja -kaukaloita, joita vanhemmat osaavat jo käynneillään kysellä. Turvavyön käyttöä pidetään itsestään selvänä, joten sen käytöstä ei välttämättä keskustella.

Lastenneuvolasta jaetaan Mannerheimin lastensuojeluliiton lehtisiä neuvolakäyntien yhteydessä. 4-vuotiaille pyritään jakamaan Kulkunen – lehti, joka pitää sisällään tietoa lasten liikennekäyttäytymisestä. Käyntien aikana keskustellaan yleensä liikkumisesta ja esimerkiksi kypärän käytöstä pyöräilyikäisten kanssa. Etenkin nuorimpien lasten kohdalla valtaosa neuvolakäyntiin varatusta ajasta kuluu muihin kuin liikenneaiheisiin. Vanhempien antaman esimerkin merkitys lasten asenteisiin on esillä neuvolakäyntien aikana.

Päivähoidossa lasten liikennekasvatus tapahtuu lähinnä käytännön esimerkkien kautta. Kaikessa toiminnassa ensisijainen vastuu lapsen turvallisuudesta on aikuisella. Sen vuoksi ympäristöjen vaarallisten paikkojen kartoitukset sekä lasten ikätasoa vastaavat turvallisuussäännöt liikennekasvatuksessa ovat tärkeitä. Aikuisten, päivähoitohenkilöstön ja lasten vanhempien antaman positiivisen mallin avulla luodaan lapsille myönteisiä asenteita liikenneturvallisuusasioita kohtaan.

Liikennekasvatus päivähoidossa tapahtuu pääsääntöisesti oikeissa liikennetilanteissa kuten retkillä ja liikenteessä kulkiessa. Lasten kanssa käydään läpi turvallisen liikkumisen kannalta oleellisia neuvoja ja ohjeita konkreettisisissa tilanteissa. Kulkemista, pimeällä näkymistä ym. voidaan harjoitella myös lavastetuissa tilanteissa. Lapsille suunnatun tiedon on oltava ikätason mukaista konkreettista ja kokemuksellista (esim. miksi käytän heijastinta, miksi autossa on käytettävä turvavyötä, kuinka liikun kevyenliikenteen väylällä, kuinka suojatie ylitetään). Turvavyön käyttämättömyys lasten kuljetuksissa on huolestuttanut päiväkodin henkilökuntaa. Päivähoitopaikkojen ympäristöt, lapsiryhmät ja henkilöstöresurssit ovat erilaisia näin ollen liikennekasvatuksen painotus ja toteutus on monimuotoista. Saarijärvellä päivähoito käsittää päiväkodit, esikoulun, perhepäivähoidon ja leikkitoiminnan.

Positiivista asennetta ja kiinnostusta liikennekasvatusta kohtaan viritellään lastenkirjallisuuden, kädentöiden, lorujen, leikkien ja laulujen avulla. Päiväkodeissa 5-vuotiaiden ja esikoululaisten käytössä on liikenneaiheisia pelejä. Erilaiset kasvatusmateriaalit, esim. Liikenneturvan ja Suomen liikennekasvatus ry:n julkaisut ovat käytössä. Näihin materiaaleihin kuuluu lasten omat työvihkoset sekä materiaalia aikuisille. Joskus käytössä ovat aiheeseen liittyvät cd-romit.

Päiväkodit tekevät yhteistyötä liikennekasvatuksen tiimoilta esim. poliisin ja liikenneturvan kouluttajien kanssa. Erilaiset vierailut ja asiantuntijat päiväkodin arjessa sekä vanhempainilloissa on koettu merkittäviksi. Vanhempien osallistuminen liikenne- ja asennekasvatukseen on ensiarvoisen tärkeää ja se tulee huomioida toimintaa suunniteltaessa.

Kaupungissa toimivat perhepäivähoitajat kokoontuvat kerran kuukaudessa. Näiden tilaisuuksien yhteydessä voisi järjestää liikennekasvatukseen ja -valistukseen liittyvää tiedottamista ja koulutusta perhepäivähoitajille. Yhteistyö eri tahojen kanssa ja koulutus on tärkeää koko päivähoitoväelle.

Liikennekasvatus kuului yhtenä kehittämiskohteena opetushallituksen vuonna 1996 käynnistämään Akvaarioprojektiin. Saarijärven kaupunki lukion johdolla toimi valtakunnallisen liikennekasvatusverkon vetovastuukuntana. Opetushallituksen rahoitus projektille päättyi vuoden 1998 lopussa, jonka jälkeen se jatkui itsenäisenä projektina. Alkuperäisen projektin eräänä tavoitteena oli edistää yhteistoimintaa opettajien, oppilaitosten ja kuntien välillä. Saarijärven kouluista 5 ja yksi päiväkotit on ollut mukana liikennekasvatusverkon toiminnassa, ja nykyisin edelleen lukio on ilmoittautunut mukaan toimintaan. Saarijärvellä toimii neljä koordinaattoria, joiden välillä tehtiin säännöllisempää yhteistyötä projektin ollessa käynnissä. Keskustassa sijaitsevan ala- ja yläasteen välillä on ollut jonkin verran yhteistä toimintaa, esimerkiksi yhteiset liikennekilpailut. Lukion opiskelijat ovat liikennekasvatuskurssin projektitoita tehdessään pitäneet joitakin liikenneaiheisia oppitunteja ja osallistuneet teemapäiviin ala-asteella. Projektin aikana ei koulujen tai kuntien välillä virinnyt laajemmin yhteistyötä vaan asiat etenivät koulukohtaisesti, kokemusten vaihto tapahtui liikennekasvatusverkon järjestämissä valtakunnallisissa koulutustilaisuuksissa. Tuona aikana kaikkia Saarijärven kouluja ja päiväkoteja koskevia yhteisiä liikennekasvatuksen ja -valistuksen tavoitteita ei asetettu vaan kukin yksikkö tahollaan huolehti siitä.



Liikennekasvatusverkon toiminnassa mukana olleella ala-asteen koululla on järjestetty mm liikenneturvallisuusviikko ja liikennemessut. Liikenneturvallisuusviikon aikana koulussa pidettiin liikenteeseen liittyen noin 150 oppituntia eri oppiaineissa erilaisia läpäisymenetelmiä kehittäen. Koululla on järjestetty vuosittain poliisivierailuja ja poliisi on osallistunut myös erilaisille teemapäiville. Vanhempien ja oppilaiden kanssa on tehty vaaranpaikkakartoituksia. Liikennekasvatus on myös huomioitu luokkakohtaisissa opetussuunnitelmissa. Yläasteella 8. luokan terveystiedon tunneista 3-5 tuntia lukuvuodesta käytetään liikenneasioiden käsittelyyn mm. oman koulutien vaaranpaikkojen kartoittamiseen. Lukiossa liikennekasvatus on yksi aihe terveystiedon tunneilla. Lukuvuosittain järjestetään lukion soveltavana kurssina liikennekasvatuskurssi. Lisäksi eri aineissa liikenteeseen liittyviä aiheita käsiteltäessä on pyritty toteuttamaan liikennekasvatusta. Poliisi on vieraillut lukiossa ja yläasteella, jolloin on tarkisteltu esimerkiksi mopojen virityksiä. Liikenneturvan materiaalia on käytetty kaikilla kouluasteilla. Sekä lukiossa että yläasteella on järjestetty liikenneaiheisia teemapäiviä.

Kouluterveydenhuollosta on pidetty koululaisille ensiaputunteja, joiden yhteydessä on esimerkkinä käytetty jonkin lapsen koulumatkaa. Sen jälkeen on yhdessä mietitty oppilaiden kanssa vaarallisia kohti kuten tienylityksiä, joissa onnettomuuksia voisi tapahtua.

Kotisairaanhoidossa käydään niiden vanhusten luona, jotka eivät enää oma-aloitteisesti pääse käytännössä kodin ulkopuolella liikkumaan. Heidän kohdallaan tarkistetaan automaattisesti, onko kotona tarpeelliset turvavälineet kuten kävelykepit ja miten ne toimivat. Heitä kuljetetaan invataksilla päiväkeskukseen. Syrjäkylillä asuville vanhuksille on järjestetty asiointikyyditystä. Ikääntyneiden suurimpia ongelmia ovat liukastumiset, kaatumiset ja autottomuus.

Saarijärvellä järjestetään vuosittain seutukuntapalaveri, jonka järjestämiseen osallistuvat Saarijärven kihlakunnan poliisipiiri, kuntien ja tiepiirin edustajat.

### **Nykytilanne tienkäyttäjäkyselyjen valossa**

Saarijärvellä tehtiin tienkäyttäjäkysely, jossa kartoitettiin liikenneturvallisuuden ja liikennekäyttäytymisen nykytilaa. Kyselyn perusteella todettuja liikenneympäristön ongelmakohteita ja kyselyyn osallistuneita kohderyhmiä on käsitelty luvussa 3.2.

Liikennekäyttäytymisen nykytilaa selvitettiin kyselyssä erilaisten väittämien avulla, joihin pyydettiin ottamaan kantaa valitsemalla ”pitää paikkansa” tai ”ei pidä paikkaansa” tai ”en osaa sanoa”. Lisäksi tyhjät vastaukset koodattiin omaksi kohdaksi. Vastauksia oli yhteensä 146 kpl. Kysymyslomake kokonaisuudessaan on raportin liitteenä (liite 3).



Vastaukset, joissa selkeä enemmistö (>80 kpl vastauksista) **oli samaa mieltä väittämän kanssa:**

- autot ajavat ylinopeutta
- nuoret kuljettajat (pyöräilijät / autoilijat) ajavat vaarallisesti
- ihmiset eivät käytä heijastimia
- ihmiset eivät ylitä tietä suojatien kohdalta
- pyöräilijät eivät käytä kypärää
- pyöräilijät eivät käytä valoja pimeällä

Selkeästi **eri mieltä** (>97 kpl) oltiin väittämien

- jalankulku on vaarallista keskustassa
- autot ajavat liian hitaasti
- autojen pysäköinti on hankalaa
- autot eivät käytä ajaessaan valoja
- liikenteen aiheuttama melu häiritsee minua

Vastausten "en osaa sanoa" ja tyhjiä vastausten osuus oli keskimäärin 25 kpl / kysymys. Eniten "en osaa sanoa" vastauksia annettiin väittämiin "ihmiset ajavat humalassa" (75 kpl) ja "ihmiset ajavat lääkkeiden ja huumeiden vaikutuksen alaisina" (98 kpl). Johtopäätöksenä voisi todeta, ettei näitä asioita koeta kovin läheisiksi.

Tasan mielipiteet (pitää paikkansa / ei pidä paikkansa) jakautuivat seuraavien väittämien kohdalla:

- pyöräily on vaarallista keskustassa
- tien ylitykset keskustassa ovat vaarallisia
- autot eivät kääntyessään varo jalankulkijoita
- mopot ajavat pyöräteillä tai jalkakäytävillä

Kyselyssä selvitettiin myös vastaajien mielipiteitä erilaisista liikenneturvallisuustoimenpiteistä. Toimenpiteitä pyydettiin arvioimaan asteikolla 1-4, jossa 1=erittäin huono ja 4=erittäin hyvä. Lisäksi vaihtoehtona oli 0=en osaa sanoa. Tulosten koodauksessa tyhjät vastaukset on koodattu =5. Tyhjiä vastauksia oli noin 29 kpl / kysymys ja "en osaa sanoa" vastauksia oli noin 10 kpl / kysymys. Toimenpide, jonka kohdalle kertyi eniten "en osaa sanoa" ja tyhjiä vastauksia oli "kameravalvonta liikennevaloissa punaista päin ajamisen estämiseksi".

**Huonoimpana** keinona pidettiin (vastauksien "erittäin huono" perusteella) nopeudenrajoitinta autossa.

**Erittäin hyvinä** keinoina pidettiin vastauksien "erittäin hyvä" (> 69 kpl) perusteella :

- juopuneena ajamisen estäminen (puhalluskoerattilukko)
- tiedottaminen ja valistus, kohderyhmänä lapset
- kuljettajaopetus, kohderyhmänä nuoret auton kuljettajat

Vastauksia jaoteltiin uudelleen kolmiluokkaisesti: huonot (1-2), hyvät (3-4) ja en osaa sanoa (5 ja 0). Tällöin esiin nousi yleensä tiedotus ja valistus hyvinä toimenpiteenä kaikille kohderyhmille (85-104 kpl/kysymys) sekä kuljettajaopetus kaikille kohderyhmille (84-98 kpl/kysymys) ja liikenneturvallisuustietoiskujen lisääminen (93 kpl) ja erilaisten liikenneturvallisuusvälineiden käytön muuttaminen pakolliseksi (90 kpl).

Tiivistettynä kyselyn tuloksista voidaan todeta, että vastaajien mielestä liikennekäyttäytyminen on "höltynyt". Tämä näkyy ylinopeuksina, suojavarusteiden käyttämättömyytenä ja liikennesääntöjen rikkomisena. Kevytliikenteen olosuhteet ovat heikentyneet, mikä näkyy turvattomuuden tunteena liikuttaessa pyörällä tai kävellen. Tienkäyttäjistä kevytliikenne kärsii ensimmäisenä, jos piittaamattomuus muista tienkäyttäjistä yleistyy.

Liikenneturvallisuutta parantavina keinoina arvostettiin kasvatusta, tiedotusta ja valistusta sekä kuljettajaopetusta kaikille suuntautuen. Yleisesti ottaen pakkokeinoja liikenneturvallisuuden parantamiseksi ei pidetty hyvinä. Rattijuopumusta pidetään niin vakavana rikkeenä, että sen ehkäisemiseksi ollaan valmiit hyväksymään pakkokeinotkin (puhalluskoerattilukko). Kannattavana ajatuksena pidettiin myös liikenneturvallisuusvälineiden muuttamista pakollisiksi.

### **Liikenneturvallisuustyön kehittäminen Saarijärvellä**

Kyselyjen perusteella kaupunkilaiset ovat sitä mieltä, että kuri liikennekäyttäytymisessä on höltynyt ja piittaamattomuus kanssakulkijoista on lisääntynyt. Liikenneturvallisuutta parantavista keinoista vastaajat pitivät parhaimpina kasvatusta, valistusta ja kuljettajaopetusta kaikille kohderyhmille suunnattuna.

Liikenneturvallisuustyön nykytilanteen analyysin perusteella tiedetään, että eri hallintokunnissa tehdään jo nykyisin melko paljon liikenneturvallisuustyötä. Työtä kuitenkin tehdään pikemminkin hallintokunta- tai organisaatiokohtaisesti kuin yhdessä. Yhteistyön kehittäminen on selkeästi kohde, johon pitäisi tulevaisuudessa kiinnittää huomioita. Yhteistyö toisi mukanaan näkyvyyttä ja vaikuttavuutta liikenneturvallisuustyöhön.

Liikenneturvallisuustyön tavoitteet pitäisi tuoda osaksi jokaisen hallinnonalan omia tavoitteita. Liikenneturvallisuustavoitteiden pitäisi olla osana toiminnalle asetettuja tulostavoitteita. Toimintasuunnitelmien avulla asetetut tulostavoitteet jäsentyvät käytännön toimenpiteiksi. Lisäksi toimintasuunnitelmien avulla tulostavoitteiden toteutumista voidaan seurata.

Kaikkien hallintokuntien osalta pätee se ettei henkilökunnalle ole järjestetty erityistä koulutusta tai tiedottamista liikenneturvallisuustyön piristämiseksi. Henkilökunnan motivoimiseksi ja tietojen ja taitojen ajantasaistamiseksi koulutuksen ja tiedottamisen järjestäminen voi pitää tärkeänä. Esimerkiksi koulutustilaisuus liukastumisia ja kaatumisia ehkäisevistä turvavälineistä kodinhoitajille ja muille ikäihmisten parissa työskenteleville. Tieto ikäihmisille kulkee parhaiten niiden kautta, jotka muutoinkin ovat läheisessä kanssakäymisessä heidän kanssaan. Tiedotusta ja valistusta voi tuki järjestää suoraan ikäihmisillekin. Koulutusta, valistusta ja tiedotusta liikenneturvallisuustyöstä voidaan järjestää henkilökunnan yhteispalavereiden yhteydessä (viikko- tai kuukausikokoukset).

Liikenneturvan Jyväskylän paikallistoimisto seurasi keväällä 2001 turvavöiden käyttöä Saarijärven keskustassa. Saarijärvellä turvavyön käyttöaste oli noin 64%, kun valtakunnallisesti turvavyön käyttöaste on noin 80%. Saarijärvellä päivähoidon henkilökunta esitti haastatteluissa huolestuneisuutensa turvavyön käyttämättömyydestä. Turvavyön käytön lisääminen on yksi konkreettinen haaste liikenneturvallisuustyölle. Turvavyön käyttö on samalla hyvä esimerkki siitä, miten kaikkien hallinnonalojen toiminnalla voidaan vaikuttaa samaan ongelmaan. Jotta turvavyön käyttö lisääntyisi merkittävästi, tarvitaan kasvatusta-, valistus- ja tiedotustoimenpiteitä ”vauvasta vaariin”. Jos eri hallinnonalojen toimenpiteiden toteutus ajoitetaan samanaikaisesti, on vaikutus tehokkaampi ja toiminta näkyvämpää.

Yhteistyö liikenneturvallisuustyössä voi toteutua niin hallinnonalan sisällä kuin hallinnonalojen välillä. Esimerkkinä hallinnonalan sisäisestä yhteistyöstä voi mainita koulujen liikenneturvallisuustempaukset. Jokavuotisen yksinpuurtamisen sijaan voisi sopia vaikka koulujen välillä tapahtuvasta tapahtumien kierrätyksestä. Tällöin yksi koulu voisi toteuttaa isomman tapahtuman (liikennemessut tms), jonne keskitettäisiin myös yhteistyö muiden tahojen kanssa (poliisi, pelastustoimi, Liikenneturva jne). Oppilaat muilta kouluilta voisivat käydä vierailemassa tapahtumassa osana omaa liikenneturvallisuusviikkoaan. Kierrättämisestä on hyötyä, mikäli isomman tapahtuman jokavuotinen järjestäminen tuntuu liian raskaalta organisaation voimavaroihin nähden.

Pääpainoisesti liikenneturvallisuustyö on osa normaalia toimintaa, jossa hyödynnetään olemassa olevia verkostoja. Näitä ovat esimerkiksi erilaiset kohtaamiset asiakkaiden kanssa kuten vanhempainillat, neuvolakäynnit, terveystarkastukset, kotikäynnit ja toisaalta henkilökunnan kokoukset ja yhteiset tilaisuudet.



## 7. LIKENNETURVALLISUUSTYÖN JATKUVUUS



Liikenneturvallisuuden merkittävimmät ongelmat Saarijärvellä eivät niinkään koske onnettomuuksien lukumäärää kuin koettua liikenneturvallisuutta.

Koettuun liikenneturvallisuuteen voidaan parhaiten vaikuttaa samanaikaisesti toteutetuilla liikenneteknisillä ja liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen toimenpiteillä.

Liikenneympäristöön kohdistuvien teknisten toimenpiteiden osalta kiireellimmiksi on arvioitu Agrimarketin ja Ranta-Esson liittymän parantaminen, nopeusrajoituksen korostaminen valtatie 13 liittymissä sekä kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen Paavontiellä (pt 16839). Osana tätä tutkimusta on esitetty alustava toteuttamisaikataulu toimenpiteitä koskien sekä alustava kustannusarvio. Toimenpiteiden toteutuksen ajoituksessa voidaan jatkossa huomioida liikenneturvallisuudelle vuositasolla asetettuja tavoitteita tukeva vaikutus.

Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistuttua tärkeintä on käytännön toiminnan ja toimenpiteiden käyntiin saaminen. Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen kehittäminen etenee ensin hallinnonaloittaisissa lautakunnissa. Lautakuntakierroksen jälkeen liikenneturvallisuussuunnitelma (liikennetekniset toimenpiteet + liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimintasuunnitelmat) hyväksytään kaupunginvaltuustossa. Liikenneturvallisuustyöryhmän toimintasuunnitelma vuodelle 2002 on esitetty raportin liitteessä 5. Poliittinen käsittely parantaa liikenneturvallisuustyön painoarvoa vahvistamalla liikenneturvallisuudelle asetetut tavoitteet osaksi kaupungin laatu- ja tulostavoitteita ja osoittamalla työhön tarvittavat resurssit.

Toimintasuunnitelmat laaditaan liikenneturvallisuustyöryhmän tavoitteiden mukaisesti vuosittain. Seuranta tehdään kuvassa 21 esitetyn mukaisesti ja tulokset käsitellään organisaatiossa samoin kuin muut toiminnalle asetetut tulostavoitteet. Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistumisesta voisi järjestää kuntalaisille avoimen tiedotustilaisuuden ennen valtuustokäsittelyä tai jopa ennen lautakuntakierrosta. Tällöin olisi mahdollista vielä huomioida kaupunkilaisten mielipiteet ja ehdotukset toimenpiteiden osalta.

Liikenneturvallisuustyöryhmä kokoontui ensimmäisen kerran vuoden 2001 syksyllä. Liikenneturvallisuustyöryhmän koollekutsujana ensimmäisessä kokoontumisessa toimi tekninen johtaja. Jatkossa koollekutsujan roolia ja muita vastuutehtäviä voidaan kierrättää hallinnonalojen välillä.

Liikenneturvallisuustyön jatkuvuus Saarijärvellä varmistuu liikenneturvallisuuksuustyöryhmän käynnistyessä ja poliittisen päätöksenteon annettua liikenneturvallisuussuunnitelmalle hyväksymisensä ja sitoutumisensa. Ensimmäinen tärkeä askel hallintokuntien sisäisessä ja välisessä työskentelyssä on jo otettu tämän suunnitelman aikana. Liikenneturvallisuustyöryhmä on jo laatinut ensimmäisen toimintasuunnitelmansa. Liikenneympäristöön kohdistuvat toimenpiteet vaikutuksineen ovat heti todettavissa, kasvatukselliset, asenteisiin kohdistuvat vaikutukset pidemmän ajanjakson kuluessa. "Väliaikatuloksia" liikenneturvallisuustyön vaikuttavuudesta saadaan onnettomuustilastoja seuraamalla ja asenteiden osalta esimerkiksi tekemällä mielipidekyselyjä, keräämällä palautetta osana normaalia toimintaa sekä tekemällä esimerkiksi turvavyön käyttöä koskevia laskentoja.

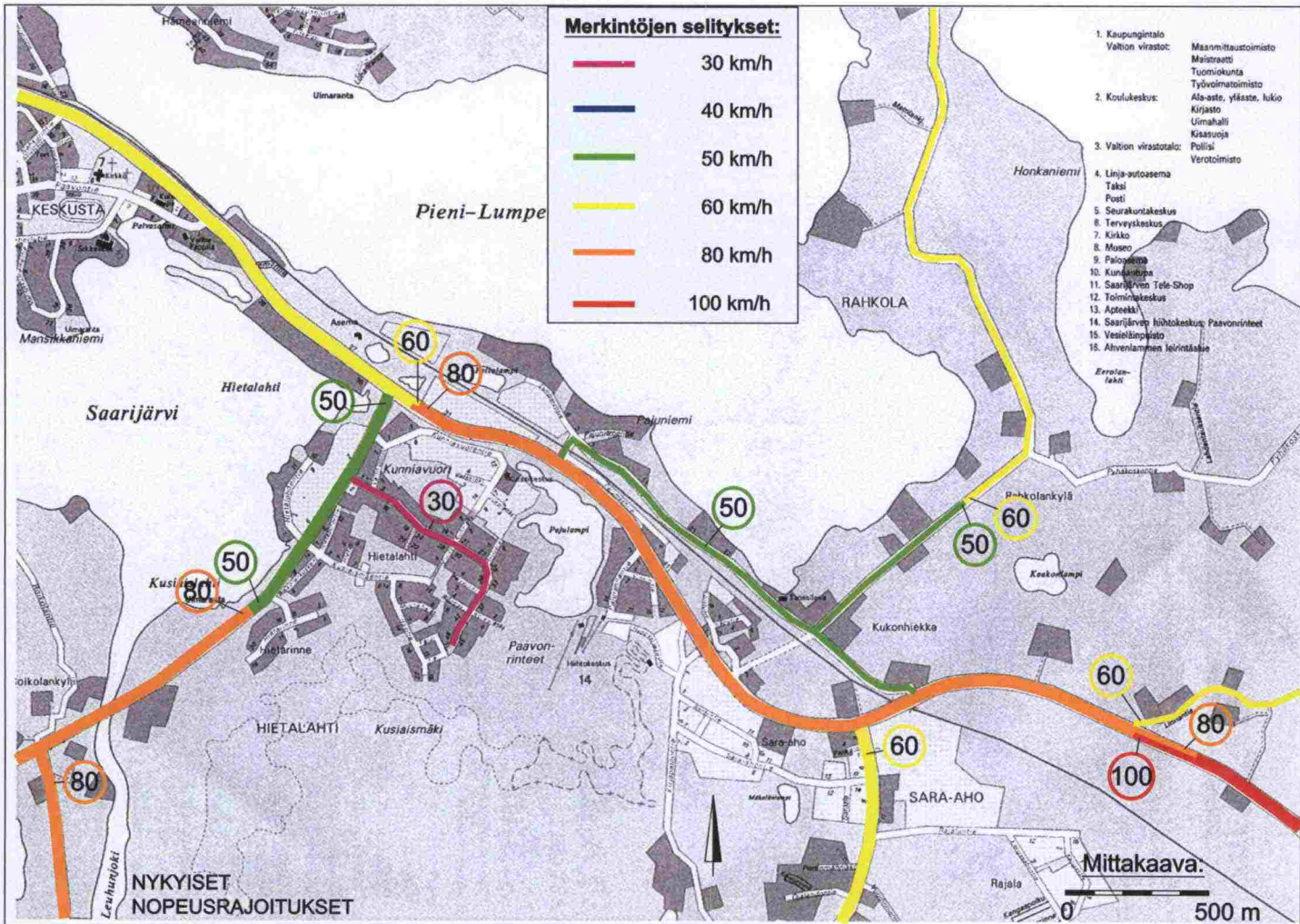
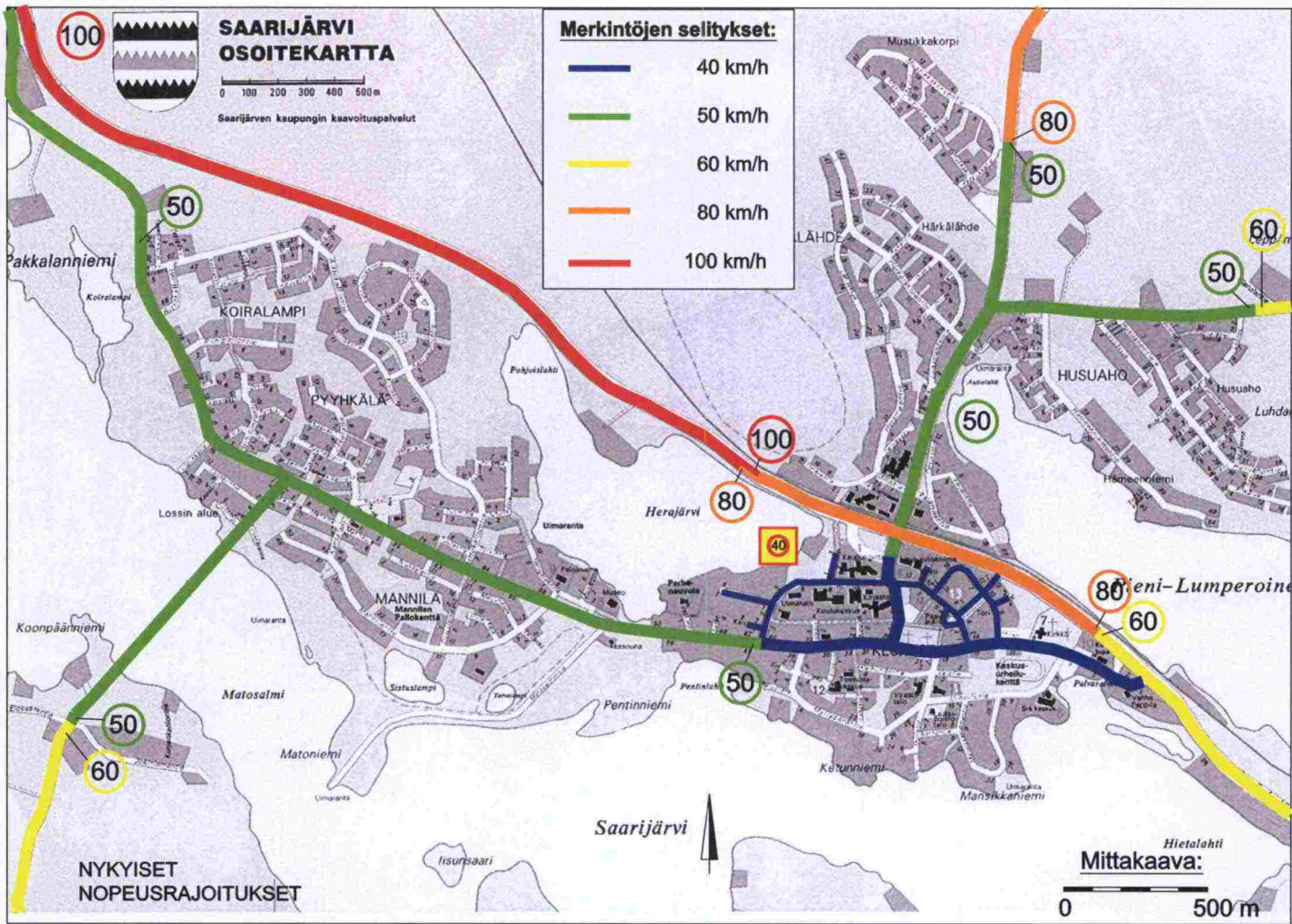
### **Suunnitelman toteuttamisen seuranta**

Tämän liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamisesta, kaupungin liikenneturvallisuustilanteen kehittymisestä sekä liikennekasvatus- ja valistus-suunnitelman käyttöönottoa seurataan joka toinen vuosi kokoontuvassa työryhmässä. Tähän työryhmään kuuluvat Saarijärven kaupungin, Keski-Suomen tiepiirin, Saarijärven kihlakunnan poliisilaitoksen ja Liikenneturvan edustajat. Työryhmän koolle kutsujana toimii kunnan edustaja.

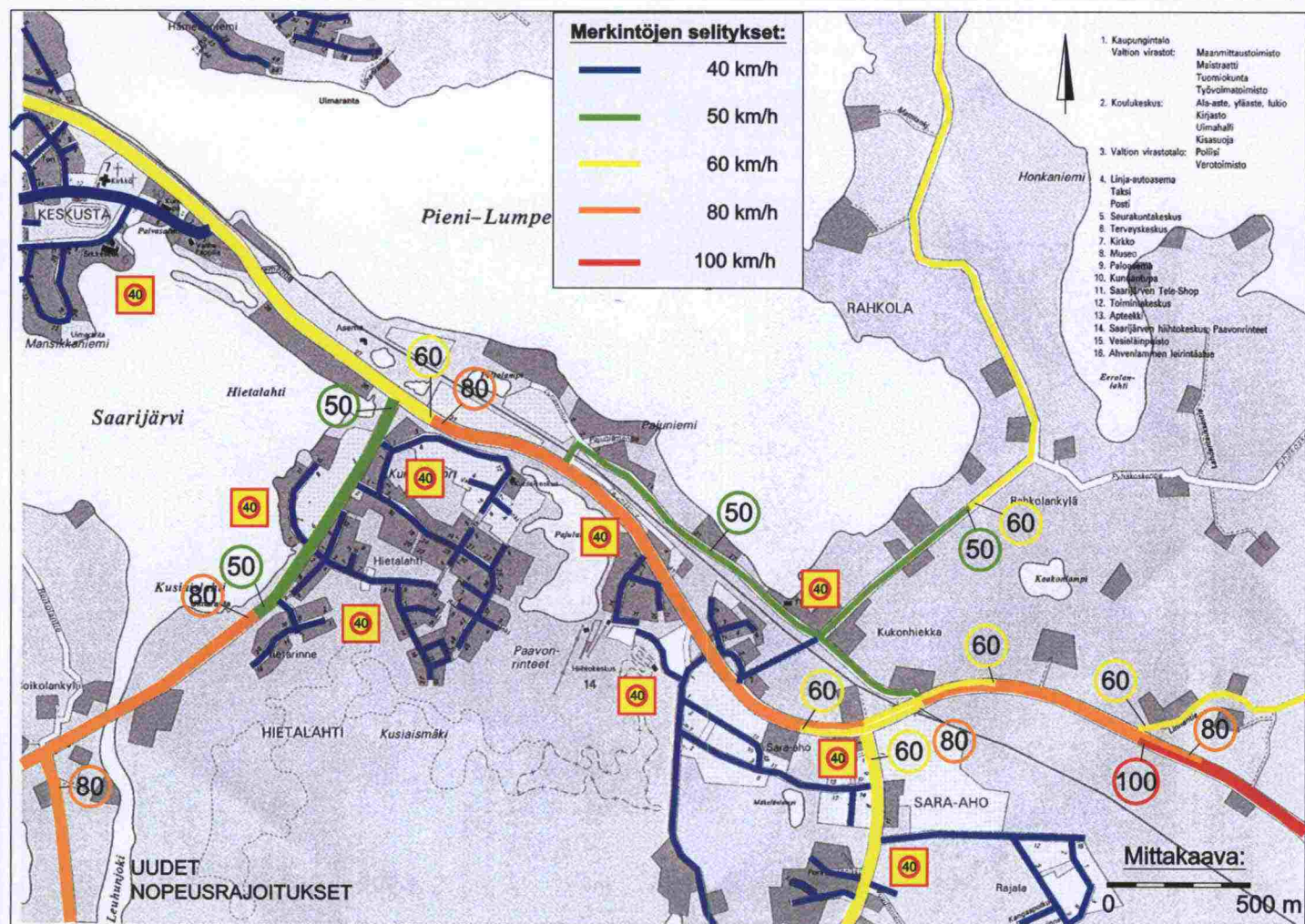
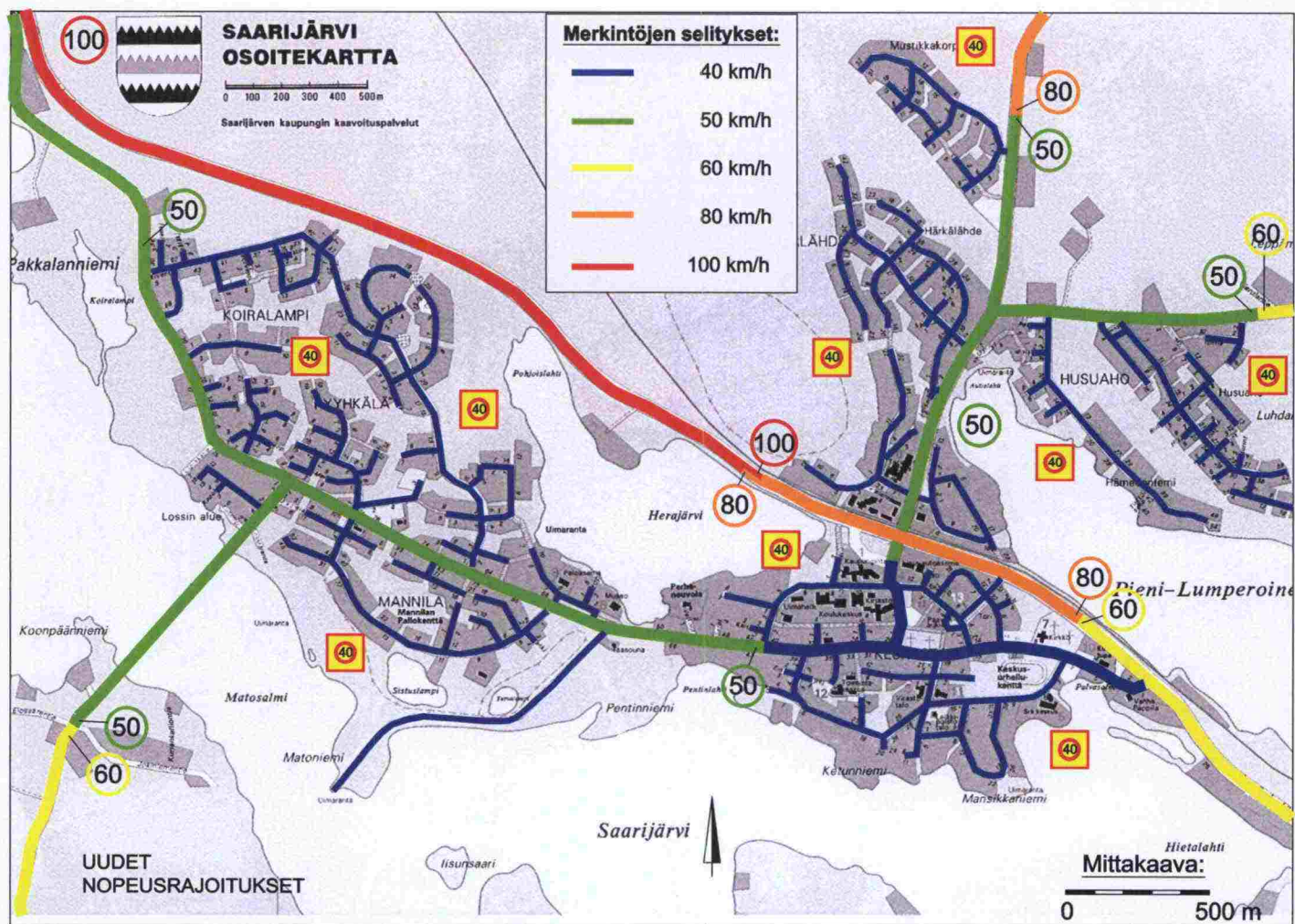
## LIITTEET

Liite 1	Taajaman nykyiset nopeusrajoitukset
Liite 2	Taajaman uudet nopeusrajoitukset
Liite 3	Tienkäyttäjäkyselyt, kyselykaavake
Liite 4	Tienkäyttäjäkyselyt, eniten mainintoja saaneet kohteet
Liite 5	Liikenneturvallisuustyöryhmän toimintasuunnitelma vuodelle 2002















## ONGELMAT LIIKENNEKÄYTTÄYTYMISESSÄ

4. Kerro, mitkä seuraavista asioista pitävät paikkansa Saarijärvellä kulkiessasi. Merkitse rasti kohtaan, mikä vastaa parhaiten tilannetta Saarijärvellä.

Aihe	Pitää paikkansa	Ei pidä paikkaansa	En osaa sanoa
Jalankulku on vaarallista keskustassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräily on vaarallista keskustassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tien ylitykset keskustassa ovat vaarallisia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autot ajavat ylinopeutta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autot ajavat liian hitaasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyörätiet ja jalkakäytävät ovat heikossa kunnossa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräteitä ja jalkakäytäviä ei hiekoiteta eikä aurata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyörien pysäköinti on hankalaa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autojen pysäköinti on hankalaa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autoja ei pysäköidä omalle paikalleen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autot eivät käytä ajaessaan valoja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liikenteen aiheuttama melu häiritsee minua	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kuorma-autot ja rekat ajavat vaarallisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hitaat ajoneuvot kuten traktorit ajavat vaarallisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nuoret kuljettajat (pyöräilijät tai autoilijat) ajavat vaarallisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Iäkkäät kuljettajat (pyöräilijät tai autoilijat) ajavat vaarallisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihmiset ajavat humalassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihmiset ajavat lääkkeiden ja huumeiden vaikutuksen alaisena	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihmiset eivät käytä heijastimia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihmiset eivät ylitä tietä suojatien kohdalta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autot eivät kääntyessään varo jalankulkijoita	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilijät eivät käytä pyöräteitä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mopot ajavat pyöräteillä tai jalkakäytävillä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilijät eivät varo jalankulkijoita	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilijät eivät käytä kypärää	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilijät eivät käytä pimeällä valoja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 5. Mielipiteenne liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä

Seuraavassa tiedustellaan mielipidettänne erilaisiin toimenpiteisiin, joiden arvioidaan parantavan liikenneturvallisuutta. Miettikää soveltuisivatko ne teidän mielestänne käytettäväksi omalla alueellanne? Vain, jos teillä on mielessä sopiva kohde, kertokaa se lyhyesti! MERKITSE KOHTEET LIITEKARTTAAN !

Arvioikaa seuraavien toimenpiteiden vaikutusta yleiseen liikenneturvallisuuteen asteikolla: (1=erittäin huono, 2=melko huono, 3=melko hyvä, 4=erittäin hyvä, 0=en osaa sanoa). Merkitkää numero kohteen edessä olevaan ruutuun!

- ☐ Töyssyt, kohde: .....
- ☐ Korotettu suojatie, kohde: .....
- ☐ Suojatie, kohde: .....
- ☐ Korotettu liittymä, kohde: .....
- ☐ Liikenneympyrä, kiertoliittymä, kohde: .....
- ☐ Erillinen kevyen liikenteen väylä, kohde: .....
- ☐ Nopeusrajoituksen alentaminen, kohde: .....

## 6. Mielipiteenne liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä (jatkuu)

Seuraavassa on muita yleisiä toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Arvioikaa samalla asteikolla kuin edellisessä ( 1-4 , 0=ei osaa sanoa) niiden vaikutusta.

- ☐ Poliisin tehokkaampi valvonta ☐ Ankara sakotuskäytäntö
- ☐ Kameravalvonta ylinopeuksien estämiseksi ☐ Nopeudenrajoitin autossa
- ☐ Kameravalvonta liikennevaloissa päin punaista ajamisen estämiseksi
- ☐ Juopuneena ajamisen estäminen (puhalluskoerattilukko)

Tiedottaminen ja valistus:

kohderyhmänä	lapset	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	jalankulkijat yleensä	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	pyöräilijät yleensä	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	moottoriajoneuvon kuljettajat	<input type="checkbox"/>

Kuljettajaopetus:

kohderyhmänä	mopoilijat/moottoripyöräilijät	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	nuoret auton kuljettajat	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	iäkkäät kuljettajat	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	työikäiset kuljettajat	<input type="checkbox"/>

- ☐ Liikenneturvallisuustietoiskujen lisääminen
- ☐ Erilaisten liikenneturvallisuusvälineiden (esim. heijastin, pyöräilykypärä) käytön muuttaminen pakolliseksi

KIITOS VASTAUKSISTANNE !



## SAARIJÄRVI

## KYSELYT / yleiset tied

k = koulu, tp = työpaikka, kt = kylätoimikunta,

aa = ammattiautoilija

Nro	Osoite			Huom	Maininnat kpl	Ongelma	Ky- sely
1	16839	1		Välillä Koiralammentie (16839) - Kolkanlahdentie	29	Kevyen liikenteen väylä Museon kohta - Kolkanlahti	tp, kt k
2	6304	5			13	Satostentien liittymästä (=Tarvaalan ala-asteelta) etelään päin kl-väyläpuute	kt, k
3	648	1		Kiertoliittymä	11	Liikenneympyrän suojaiteista tehtävä korotettuja	tp, k
4	16797	1		Lanneveden kylän kohta	9	Lanneveden kylän kohdalle kl-väylä	tp, aa, k
5	13	134	1932	Myllymäentien (mt 633) liittymä	8	Myllymäentie (633) - vt 13 kiertoliittymä, ramppi, Myllymäentien liittymään Stop-merkki	tp
6	16797	1		Lanneven koulu	8	Lanneveden koulun kohta turvaton paha mutka (Uuraistentie 1341 A) ei suojatietä - ali- tai ylikulku, korotettu suojatie	k
7	13	134	1697	Ranta-Esson liittymä	7	Ranta-Esso, Agrimarket liittymä vaarallinen kääntymiskaista puute, autoilijat eivät huomioi pyöräilijöitä, suojatiepuute /alikulkutunneli	tp
8	16839	1		Herajärven koulu	7	Paavontielle koulun kohdalle korotettuja suojaiteita, nopeusraj. alentaminen	k
9	13	135	1250	Pajurannantien liittymä	6	Pajurannantien liittymästä erittäin huono näkyvyys J-kylän suuntaan etenkin talvella, lumipenkat pois, alikulku, nopeuden lasku 80km/h -> 60km/h	k
10	13	135		Välillä Efore - Linnan Liisa	6	Kl-väylän jatko Efore - Linnan Liisan liittymä + alikulku vt 13 ali Hämäläntien kohdalla, tulevaisuudessa väylän jatko Summakoskentien liittymään asti	kt
11	6304	5		Tarvaalan koulu	6	Tarvaalan ala-asteen kohdalla puuttuu (korotettu)suojatie	k
12	13	135, 136	1019 - 637	Linnankylän liittymät	5	Ohituskielto Linnankylän liittymien välille	k
13	648	2		Mustikkakorventien liittymä	5	Mustikkakorventien liittymän kohta nopeuden lasku, korotettu liittymä / korotetut suojatiet, valaistus	k
14	16841	1		Kolkanlahti	5	Kolkanlahden koulun kohdalla paha mutka, huono näkyväisyys - näkyvyys paransi tienvarsien vesonnalla	k

## SAARIJÄRVI

## KYSELYT / kadut, kaavatiet ja yksityistiet

k = koulu, tp = työpaikka, kt = kylätoimikunta,

aa = ammattiautoilija

Nro	Osoite			Huom	Maininnat kpl	Ongelma	Ky- sely
15	Kauppakatu				6	Kauppakadun tasa-arvoiset liittymät turvattomia varsinkin iäkkäille ihmisille, pysäköintitaskut toimivat huonosti, korotetut suojatiet OP-Sokos ja Paavontori-Tiimari	tp
16	Husuahontie				5	Hosuahontielle korotettu suojatie Rajatien liittymään, töyssyt	k



## TOIMINTASUUNNITELMA VUODELLE 2002

*Tässä toimintasuunnitelmassa esitetään Saarijärven liikenneturvallisuusryhmän yleistavoitteet, toimintaperiaatteet sekä lähitulevaisuuden käytännöt. Toimintasuunnitelma laaditaan edellisen toimintavuoden loppuun mennessä, ja siinä esitetään tarkemmin varsinaisen toimintavuoden painopistealueet ja tavoitteet sekä suunnitellut toimenpiteet.*

### 1. RYHMÄN KOOSTUMUS JA TOIMINTATAPA

Liikenneturvallisuusryhmässä on mukana kaikkien Saarijärven kaupungin hallintokuntien, terveyskeskuksen ja poliisin edustus. Ryhmän toiminta ei ole henkilösidonnaista: osallistajien edustajien vaihtuvuudella edistetään toiminnan monialaisuutta ja -ammattillisuutta sekä toimintaan sitoutumista. Ryhmän työhön voivat tarvittaessa osallistua myös Keski-Suomen tiepiirin sekä Liikenneturvan edustajat.

Liikenneturvallisuusryhmän pääasiallinen toimintatapa ovat kokoukset, jotka järjestetään vapaamuotoisina ideapajahengessä.

### 2. TAVOITTEET

#### 2.1 Toiminnan yleistavoitteet

Liikenneturvallisuusryhmän työ painottuu koulutukseen, valistukseen ja tiedottamiseen päätavoitteenaan liikenneturvallisuuden yleinen edistäminen Saarijärvellä. Toiminnassa pyritään konkretiaan ja joustavuuteen sekä nopeaan vaikuttamiseen muutoseikat tarvittaessa ohittaen.

Työryhmä esittää toimintasuunnitelmassaan tarkennetut tavoitteet seuraavalle vuodelle. Valtakunnallisten ja alueellisten yleistavoitteiden ohella tavoitteenmuodostus pohjautuu Saarijärven kaupungin tasapainotettuun tavoitekorttiin, jonka yhtenä **perusarvona on turvallisuus**. Kaupunkiyhteisön tavoitetilaa kuvattaessa käytetään mm seuraavia sanoja: *Saarijärvellä on mahdollisuus hyvään ja **turvalliseen** elämään, menestyvään yrittämiseen ja laadukkaaseen asumiseen.*

#### 2.2 Tavoitteet v. 2002

**Turvallisuuden** osalta tavoitteena on liikenneonnettomuuksien ja niissä kuolleiden ja (etenkin vakavasti) loukkaantuneiden määrän väheneminen sekä koetun liikenneturvallisuuden tunteen lisääntyminen. Työryhmä päättää mahdollisista numeerisista tavoitteista toimintavuoden alussa.





**Toiminnan** osalta tavoitteena on syksyllä 2001 käynnistetyn liikenneturvallisuusryhmän työn vakiinnuttaminen ja seuraavassa kohdassa mainittujen toimenpiteiden onnistunut toteutus.

### 3. TOIMINNAN PAINOPISTEALUE

Vuoden 2002 toiminnan painopistealue on kevyen liikenteen turvallisuus. Kevytliikenteen sisällä erityiskohteina ovat pyöräily sekä rullaluistelu.

### 4. TOIMENPITEET

#### 4.1 Tiedottaminen

- Määritellään saarijärveläisen **liikenneturvallisuustiedottamisen periaatteet** ja toteutetaan käytännössä näin sovittua tiedotuspolitiikkaa.
- Suunnitellaan ja toteutetaan Saarijärvelle kuntakohtainen **liikenneturvallisuuden tietopankki**, joka pitää sisällään mm.
  - turvallisuuteen liittyvät päätökset
  - lehtiartikkelit
  - lähetetyt/saapuneet tiedotteet yms.
  - seuranta (ajantasaiset tilastot ja onnettomuuskartta)
  - palautetiedot
  - tiedot toteutetuista toimenpiteistä

#### 4.2 Tapahtumat ja kampanjat

- Elokuussa ennen koulujen alkua pienimmille oppilaille järjestetään *Koulutien kulkemispäivä* -tapahtuma.
- Tapahtumia ideoidaan lisää v. 2002 alussa pidettävässä työryhmän neuvottelussa.
- Liikennemessujen järjestämistä vuonna 2003 selvitetään.

### 5. TALOUS

Liikenneturvallisuusryhmällä ei ole toistaiseksi omia määrärahoja, vaikka osa toiminnasta synnyttää kustannuksia. Toimintavuoden aikana selvitetään rahoitusmahdollisuudet.